



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

COMITÉ EJECUTIVO
22ª sesión
Punto 6 del orden del día

92FUND/EXC.22/14
24 octubre 2003
Original: INGLÉS

ACTA DE LAS DECISIONES DE LA VIGÉSIMO SEGUNDA SESIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO

(celebrada entre el 20 y el 24 de octubre 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.22/1.

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 orden.

2.2 Estuvieron representados como observadores los siguientes Estados Miembros:

Alemania	Dinamarca	Noruega
Antigua y Barbuda	Emiratos Árabes Unidos	Nueva Zelandia
Argelia	Federación de Rusia	Países Bajos
Argentina	Finlandia	Panamá
Australia	Granada	Portugal
Bahamas	Irlanda	Qatar
Bélgica	Japón	Trinidad y Tabago
China (Región Administrativa Especial de Hong Kong)	Letonia	Túnez
Chipre	Malta	Turquía
Colombia	Marruecos	Vanuatu
	Nigeria	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:

Ghana

Otros Estados

Brasil	Ecuador	Perú
Chile	Malasia	
Côte d'Ivoire	República Popular Democrática de Corea	

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

Organizaciones intergubernamentales:

Fondo internacional de indemnización de daños debidos a la contaminación de hidrocarburos de 1971

Organización Marítima Internacional

Comisión Europea

Comisión Central para la Navegación del Rin (CCNR)

Organizaciones internacionales no gubernamentales:

Asociación Internacional de Armadores Independientes de Petroleros (INTERTANKO)

Comité Marítimo Internacional (CMI)

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

Cristal Ltd.

Federación de Asociaciones Europeas de Almacenamiento de Tanques (FETSA)

Foro Marítimo Internacional de Compañías Petroleras (OCIMF)

Grupo Internacional de Clubes P & I

Internacional Amigos de la Tierra (FOEI)

International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF)

Unión Internacional de Salvadores (ISU)

3 Siniestros que afectan al Fondo de 1992

3.1 Visión de conjunto

El Comité Ejecutivo tomó nota del documento 92FUND/EXC.22/2, que contiene resúmenes de la situación respecto a todos los 20 siniestros tramitados por el Fondo de 1992 desde la 18ª sesión del Comité, celebrada en octubre de 2002.

3.2 Siniestro en Alemania

3.2.1 El Comité Ejecutivo tomó nota de las novedades respecto a este siniestro, que se indican en el documento 92FUND/EXC.22/3.

3.2.2 Se recordó que las autoridades alemanas habían entablado acción judicial contra el propietario del buque *Kuzbass* y su asegurador por sospecharse que había causado contaminación en Alemania en 1996. También se recordó que el propietario del buque y su asegurador habían sostenido que la contaminación no procedía del *Kuzbass*. Asimismo se recordó que un Tribunal de primera instancia había declarado al propietario del *Kuzbass* y su asegurador responsables mancomunada y solidariamente de los daños por contaminación, pero que ellos habían apelado contra la sentencia.

3.3 Siniestro en Suecia

3.3.1 El Comité Ejecutivo tomó nota de la información facilitada en el documento 92FUND/EXC.22/4 en relación con este siniestro.

3.3.2 El Comité recordó que, en septiembre de 2000, hidrocarburos persistentes habían llegado a las orillas de dos islas al norte de Gotland en el Mar Báltico y a varias islas en el archipiélago de Estocolmo y que las autoridades suecas habían emprendido operaciones de limpieza. Se recordó que las investigaciones por parte de las autoridades suecas habían indicado que los hidrocarburos podían haber sido descargados dentro de la Zona Económica Exclusiva de Suecia al este de Gotland, posiblemente del buque tanque de Malta *Alambra*, que había pasado por la zona a la hora supuesta del derrame de hidrocarburos en una travesía en lastre a Tallinn (Estonia). Se señaló que, según la Guardia Costera, los análisis de muestras de hidrocarburos de las islas contaminadas corresponden a los de las muestras tomadas del *Alambra*. El Comité señaló asimismo que el propietario del buque y su asegurador habían sostenido que los hidrocarburos no procedían del *Alambra*.

3.3.3 Se tomó nota de que las autoridades suecas habían incurrido en costes por operaciones de limpieza de un total de SEK 5,3 millones (£400 000) y que por tanto la cuantía total de las reclamaciones sería muy inferior a la cuantía de limitación aplicable al *Alambra*, 32 684 760 DEG (£27,6 millones).

3.3.4 Se tomó nota de que las autoridades suecas habían puesto a la disposición del Fondo de 1992 los resultados de un análisis de muestras de hidrocarburos transportados a bordo del *Alambra* y de muestras de hidrocarburos hallados en varias islas suecas y que, tras examinar los resultados de los análisis, el Director había estado de acuerdo con la conclusión de las autoridades de que las muestras de contaminación correspondían muy de cerca a las tomadas del *Alambra*.

3.3.5 El Comité tomó nota de que en septiembre de 2003 las autoridades suecas habían entablado acción judicial en el Tribunal de Distrito de Estocolmo contra el propietario del buque y su asegurador sosteniendo que los hidrocarburos en cuestión procedían del *Alambra* y reclamando indemnización de SEK5,3 millones (£400 000) por costes de limpieza. Se tomó nota también de que el Gobierno había entablado acción judicial contra el Fondo de 1992 como medida de protección para impedir que prescribiera su reclamación contra el Fondo, invocando la responsabilidad del Fondo de 1992 de indemnizar al Gobierno en caso de que ni el propietario del buque ni el asegurador fuesen declarados responsables de pagar indemnización.

- 3.3.6 Se tomó nota de que, si no prosperase la acción judicial del Gobierno sueco contra el propietario del buque y el asegurador, para promover con éxito una reclamación contra el Fondo, el Gobierno tendría que probar que los daños resultaron de un siniestro en que intervino un buque tal como se define en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992.
- 3.3.7 El Comité tomó nota además de que el Fondo de 1992 había presentado su respuesta al Tribunal solicitando que se suspendiese la acción contra el Fondo hasta que se dictase la sentencia definitiva respecto a la acción contra el propietario del buque y su asegurador. Se tomó nota también de que el Fondo había informado al Tribunal que compartía la opinión del Gobierno sueco de que el *Alambra* era la fuente más probable de la contaminación por hidrocarburos.
- 3.3.8 La delegación sueca informó al Comité que la declaración de reclamación del Gobierno había sido presentada el 2 de septiembre de 2003 y que el auto de comparecencia había sido dictado el 19 de septiembre de 2003. Dicha delegación manifestó que el Tribunal aún no había entregado la reclamación al propietario del buque, pero que no había razón para creer que este no aceptaría la notificación judicial a su debido tiempo. La delegación sueca expresó la opinión de que las pruebas técnicas que relacionaban al buque con la contaminación tendrían considerable peso y que eran buenas las perspectivas de un resultado satisfactorio de la acción judicial.
- 3.4 Erika
- 3.4.1 El Comité Ejecutivo tomó nota de las novedades respecto al siniestro del *Erika*, que se indican en el documento 92FUND/EXC.22/5.
- 3.4.2 Se tomó nota de que, al 7 de octubre de 2003, se habían presentado 6 785 reclamaciones por un total de FFr1 318 millones o €201 millones (£143 millones) a la Oficina de Tramitación de Reclamaciones de Lorient. Se tomó nota además de que 6 420 reclamaciones por un total de FFr1 145 millones o €175 millones (£124 millones), esto es el 95% del número total de reclamaciones recibidas, se habían evaluado en un total de FFr637 millones o €7 millones (£69 millones). Se tomó nota asimismo de que 730 reclamaciones, por un total de FFr138 millones o €21 millones (£15 millones), se habían rechazado, que 30 demandantes cuyas reclamaciones ascienden a un total de FFr16 millones o €2,5 millones (£1,7 millones) han impugnado el rechazo y sus reclamaciones están siendo evaluadas de nuevo sobre la base de la documentación adicional que han aportado los demandantes.
- 3.4.3 El Comité tomó nota de que se habían efectuado pagos de indemnización respecto de 5 359 reclamaciones (incluidos los pagos provisionales) por un total de FFr457 millones o €70 millones (£50 millones), de los que el asegurador del propietario del buque había pagado FFr84 millones o €13 millones (£9 millones) y el Fondo de 1992 FFr373 millones o €57 millones (£41 millones), y que con ello se habían efectuado pagos respecto al 79% de todas las reclamaciones. Se tomó nota asimismo de que 365 reclamaciones por un total de FFr174 millones o €26,5 millones (£18,8 millones) estaban en vías de ser evaluadas o a la espera de que los demandantes facilitaran más información necesaria para completar la evaluación.
- 3.4.4 Se tomó nota de que en el sector de la limpieza se había evaluado el 84% de las reclamaciones, que las reclamaciones presentadas por algunas comunas no podían ser evaluadas hasta que los demandantes hubieran facilitado la información y documentación adicionales solicitadas por el Fondo de 1992 y que todas las demás reclamaciones pendientes de esta categoría estaban siendo examinadas por el Fondo de 1992. El Comité tomó nota de que en la categoría de 'daños a bienes' sólo se había evaluado el 61% de las reclamaciones pero que el 38%, presentadas por productores de sal de Guérande y Noirmoutier, no podían ser evaluadas hasta que los demandantes hubieran presentado pruebas técnicas en apoyo de dichas reclamaciones y el perito nombrado por el Tribunal de St. Nazaire hubiera concluido su examen respecto a si hubiera sido factible producir sal en 2000 en Guérande que cumpliera los criterios relativos a la calidad y la protección de la salud humana (véase documento 92FUND/EXC.20/3, sección 6).

Procedimientos de limitación

- 3.4.5 El Comité recordó que el Tribunal de Comercio de Nantes había determinado la cuantía de limitación aplicable a *Erika* en FFr84 247 733 (£8,4 millones), lo que equivale a €12 843 484, y había declarado que el propietario del buque había constituido el fondo de limitación mediante una carta de garantía expedida por el asegurador del propietario del buque. Se recordó también que en 2002 se había transferido el fondo de limitación al Tribunal de Comercio de Rennes y se había designado un nuevo liquidador.

Reclamaciones en diversos tribunales

- 3.4.6 El Comité Ejecutivo tomó nota de las acciones judiciales relacionadas con unas 610 reclamaciones que se exponen en la sección 4 del documento 92FUND/EXC.22/5.
- 3.4.7 Se señaló que se habían concluido liquidaciones respecto a 209 demandantes cuyas reclamaciones habían sido cursadas en los procedimientos judiciales y que el Fondo de 1992 continuaría manteniendo las deliberaciones con los demandantes cuyas reclamaciones no hubiesen prescrito, con el fin de llegar a transacciones extrajudiciales si procede.

Cuantía máxima disponible para la indemnización

- 3.4.8 Se recordó que la cuantía máxima disponible para la indemnización en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y del Convenio del Fondo de 1992 es de 135 millones de Derechos Especiales de Giro (DEG) por siniestro, incluida la suma pagada por el propietario del buque y su asegurador (artículo 4.4 del Convenio del Fondo de 1992) y que esta cuantía se convertiría en moneda nacional utilizando como base el valor que tenga la moneda de que se trate en relación con el DEG en la fecha de la decisión de la Asamblea con referencia a la primera fecha de pago de indemnización. Se recordó también que el Comité Ejecutivo había decidido en febrero de 2000 que la conversión se hiciese utilizando el tipo de cambio del DEG al 15 de febrero de 2000 y había encargado al Director que hiciese los cálculos necesarios (documento 92FUND/EXC.6/5, párrafo 3.29). El Comité recordó que el cálculo del Director había dado 135 millones de DEG = FFr1 211 966 811, lo que equivale a (€184 763 149) (£117 millones) y que dicho cálculo había sido refrendado por el Comité en su sesión de abril de 2000 y por la Asamblea en sus sesiones de octubre de 2000 y octubre de 2001.

Pago respecto a las reclamaciones del Gobierno francés

- 3.4.9 Se recordó que se podía hacer caso omiso de las reclamaciones del Gobierno francés y Total Fina Elf a los efectos de determinar el nivel de los pagos del Fondo de 1992, ya que se daría curso a estas reclamaciones solamente y en la medida en que todas las demás reclamaciones hayan sido pagadas íntegramente, a condición sin embargo de que la reclamación del Gobierno francés tuviese precedencia sobre las reclamaciones de Total Fina Elf.
- 3.4.10 Se recordó además de que el Director había decidido el 25 de abril de 2003, como le autorizara el Comité Ejecutivo, incrementar el nivel de pagos del Fondo del 80% al 100% de la cuantía de los daños realmente sufridos por los respectivos demandantes, determinada por el Fondo de 1992 y el asegurador del propietario del buque o decidida por los tribunales franceses en fallos definitivos.
- 3.4.11 El Director manifestó que, si bien queda considerable incertidumbre en cuanto a la cuantía total de las reclamaciones reconocidas, esta incertidumbre se había reducido desde abril de 2003 y que por tanto tal vez fuese posible en un futuro próximo efectuar pagos respecto a la reclamación del Gobierno francés. El Comité Ejecutivo decidió autorizar al Director a efectuar dichos pagos en la medida en que considerase que existía un margen suficiente entre la cuantía total de indemnización disponible y el riesgo del Fondo respecto a otras reclamaciones.

Recursos del Fondo de 1992

- 3.4.12 Se recordó que, a la espera de las conclusiones de las investigaciones en curso sobre las causas del siniestro, el Comité Ejecutivo había autorizado al Director, en su sesión de octubre de 2002, a incoar acciones judiciales, como medida preventiva, antes de que venza 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 cartera)
 - Total Raffinage Distribution SA (expedidor)
 - Total International Ltd. (vendedor de la carga)
 - Total Transport Corporation (fletador de la travesía del *Erika*)
 - RINA Spa (sociedad de clasificación)
 - Registro Italiano Navale (sociedad de clasificación)
- 3.4.13 Se recordó asimismo que, en su sesión de octubre de 2002, el Comité Ejecutivo tomó nota de que los resultados de las investigaciones sobre la causa del siniestro podrían dar pie al Fondo de 1992 a incoar recursos contra otras partes distintas de las mencionadas anteriormente, pero que el Director había informado al Comité que no se necesitaba una decisión a este respecto por el momento, puesto que el plazo de prescripción de tres años no se aplicaba a esas otras partes.
- 3.4.14 Se tomó nota de que, tras la sesión del Comité Ejecutivo de octubre de 2002, se puso 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 que él había decidido que el Fondo de 1992 recurriese, como medida cautelar, contra Bureau Veritas. El Comité tomó nota de que esta acción también se presentó en el tribunal de lo civil (Tribunal de primera instancia) de Lorient en diciembre de 2002.
- 3.4.15 El Comité recordó que un juez de instrucción en París estaba efectuando una investigación criminal sobre la causa del siniestro. Se recordó que, en 2000, se habían presentado acusaciones entre otros contra el gerente adjunto del Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage (Centro Regional Operacional de Vigilancia y de Salvamento (CROSS)) y tres oficiales de la Armada francesa que eran responsables de controlar el tráfico frente a la costa de Bretaña, y que en el caso de que fuesen declarados culpables, el Fondo de 1992 podría tener motivos para recurrir contra el Estado francés. Se tomó nota, con todo, de que no le era posible al Fondo decidir si hay motivos para tal recurso hasta que hayan concluido las investigaciones sobre la causa del siniestro.
- 3.4.16 El Comité tomó nota de que, conforme al derecho francés, el plazo general de prescripción en cuestiones comerciales es, a reserva de numerosas excepciones, diez años. Se tomó nota de que los abogados franceses del Fondo de 1992 habían aconsejado al Fondo que, en cuestiones relacionadas con la responsabilidad de órganos públicos, a fin de evitar que prescriba una reclamación de indemnización, debería notificarse dicha reclamación a la Administración francesa antes del 31 de diciembre del cuarto año después del siniestro que dio origen a dicha reclamación, es decir, antes del 31 de diciembre de 2003 en el caso del *Erika*. El Comité tomó nota también de que, según la asesoría del abogado francés del Fondo, a menos que la Administración francesa acepte su responsabilidad dentro del plazo de dos meses después de que el Fondo de 1992 le haya notificado una reclamación, este tal vez tendría que entablar una acción judicial contra el Estado francés en los tribunales administrativos dentro de un plazo de dos meses a fin de evitar que prescriba una posible reclamación contra el Estado. Se tomó nota de que, habida cuenta de la incertidumbre de los resultados de las investigaciones sobre la causa del siniestro anteriormente mencionadas, el Director había considerado que el Fondo de 1992

debería adoptar las medidas necesarias para evitar que prescriba una reclamación posible contra el Estado francés.

- 3.4.17 La delegación francesa manifestó que la interpretación de los abogados del Fondo de 1992 respecto a los procedimientos a seguir para evitar que prescriban reclamaciones contra órganos públicos no era precisamente correcta, pero que lo mejor era tratar esta cuestión en un intercambio de correspondencia entre el Fondo y las autoridades francesas.
- 3.4.18 Respondiendo a una pregunta sobre las diversas disposiciones de prescripción referidas en el documento, el Director manifestó que la razón de entablar acción judicial contra las partes referidas en el párrafo 3.4.12 dentro del plazo de tres años desde la fecha del siniestro era que se podría argumentar que la acción judicial del Fondo se emprendía en virtud de los Convenios de 1992 para los que el plazo de prescripción es de tres años desde la fecha en que ocurrieron los daños. Manifestó además que, respecto a cualquier acción del Fondo contra otras partes, el plazo de prescripción sería conforme al derecho nacional, que en el caso de Francia es normalmente 10 años, constituyendo excepción las reclamaciones contra órganos públicos, para las que es de cuatro años.
- 3.4.19 Varias delegaciones expresaron el parecer de que era importante que el Fondo de 1992 protegiese su derecho a interponer recursos y que cuando se trata de disposiciones de prescripción era mejor prevenir que lamentar.
- 3.4.20 El Comité Ejecutivo encargó al Director que adoptase las medidas necesarias para evitar que prescriba una posible reclamación futura del Fondo de 1992 contra el Estado francés.
- 3.4.21 En su resumen, el Presidente expresó de nuevo el agradecimiento del Fondo a la decisión del Gobierno francés de no dar curso a su reclamación hasta que quedase claro que todas las demás víctimas pudiesen tener la certeza de que se satisfarán íntegramente sus reclamaciones.

3.5 Siniestros del *Al Jaziah 1* y *Zeinab*

- 3.5.1 El Comité Ejecutivo tomó nota de la información concerniente a los siniestros del *Al Jaziah* y el *Zeinab*, que afectaban a los Fondos de 1992 y de 1971, que consta en el documento 92FUND/EXC.22/6 (véase documento 71FUND/AC.12/13/7).

Al Jaziah 1

- 3.5.2 Se tomó nota de que se presentaron reclamaciones por un total de £1,4 millones con respecto a la limpieza y prevención de la contaminación y que estas reclamaciones se liquidaron en £1,1 millones. El Comité tomó nota de que todas las demás reclamaciones prescribieron el 24 de enero de 2003, y que por consiguiente los Fondos no tendrán que efectuar más pagos de indemnización.
- 3.5.3 El Comité recordó que el Fiscal de Abu Dhabi entabló procedimientos penales contra el capitán del *Al Jaziah 1*. Se recordó que el Tribunal halló, entre otras cosas, que el buque había causado daños al medio ambiente y que no cumplía los requisitos básicos de seguridad, no era apto para la navegación, tenía muchas perforaciones en el fondo y no tenía la autorización del Ministerio de Comunicaciones de los Emiratos Árabes Unidos (EAU) para transportar hidrocarburos. Se recordó además que la conclusión del Tribunal fue que el hundimiento del buque se produjo por estas deficiencias y que se multó al capitán con Dhr 5 000 (£850) por ocasionar daños al medio ambiente.
- 3.5.4 Se recordó que, en sus sesiones de octubre de 2002 los órganos rectores de los Fondos de 1971 y de 1992 consideraron la cuestión de si debieran incoar acción de recurso contra el propietario del *Al Jaziah 1*. El Comité recordó que, en opinión de los abogados de los Fondos en los EAU, los dictámenes del tribunal penal con respecto a la innavegabilidad del buque tendrían fuerza convincente en cualquier acción civil incoada contra el propietario del buque en los EAU. Se

- recordó también que era opinión del Director que el propietario del buque debía haber sabido o estar al tanto de que el buque no era navegable, y que el hundimiento de la nave se debió por tanto a la falta o culpa del propietario del buque. Se recordó además que, en opinión del Director, según lo estipulado en el artículo V.2 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969, el propietario del buque no tenía derecho a limitar su responsabilidad y que los Fondos deberían oponerse a cualquier tentativa del propietario del buque de limitar su responsabilidad.
- 3.5.5 Se recordó que los abogados de los Fondos habían expresado la opinión de que existían posibilidades razonablemente buenas de que los Fondos obtuvieran una sentencia favorable contra el propietario del buque y que era probable que no tuviera el derecho a limitar su responsabilidad. Sin embargo, se recordó que, en opinión de los abogados de los Fondos, estos podrían tropezar con grandes dificultades al hacer cumplir una sentencia contra los activos del demandado y que era en todo caso incierto que el demandado tuviese activos suficientes que permitiesen a los Fondos recuperar cualquier suma importante.
- 3.5.6 El Comité recordó que, en las sesiones de octubre de 2002, la mayoría de las delegaciones habían expresado la opinión de que la cuestión de si se había de incoar o no un recurso contra el propietario del buque suscitaba una cuestión importante de principio y que los FIDAC deberían desempeñar un papel en disuadir con respecto a la explotación de buques deficientes y de hacer cumplir el principio de 'el que contamina paga'.
- 3.5.7 Se recordó que los órganos rectores de los Fondos de 1971 y 1992 decidieron que los Fondos incoasen recurso contra el propietario del buque y que, con esta decisión, se reconocía que la decisión de incoar un recurso en este caso particular constituía un cambio de política de los Fondos de fundamentar sus decisiones parcialmente en las perspectivas de recuperación en el caso de una sentencia favorable (documentos 92FUND/EXC.18/14, párrafo 3.5.9 y 71FUND/AC.9/20, párrafo 15.10.9).
- 3.5.8 El Comité Ejecutivo tomó nota de que los Fondos incoaron recurso judicial en el Tribunal de primera instancia de Abu Dhabi contra la empresa propietaria del buque y su único propietario en enero de 2003, solicitando que se ordenase a los demandados pagar Dhr 6,4 millones (£1,1 millones) a los Fondos, para distribuir la cuantía a partes iguales entre el Fondo de 1971 y el Fondo de 1992.
- 3.5.9 Se tomó nota de que los demandados presentaron alegatos en mayo de 2003 argumentando que los Fondos no habían presentado pruebas jurídicas admisibles respecto al siniestro ni detalles de las supuestas pérdidas sufridas por las partes que subrogaron sus derechos a los Fondos, que ninguna de aquellas personas presentó reclamaciones directamente contra el propietario del buque conforme al derecho de los EAU, que la subrogación de los derechos de los demandantes no se hizo correctamente conforme al derecho de los EAU y que estos derechos no habían existido legalmente ya que los demandantes no habían ejercido su derecho de reclamar contra el propietario del buque conforme al Convenio de Responsabilidad Civil.
- 3.5.10 Se tomó nota también de que los Fondos presentaron una respuesta sosteniendo que el propietario del buque no había establecido un fondo de limitación conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 o al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y que los Fondos pagaron indemnización a los que sufrieron daños por contaminación en vez de esperar que el propietario del buque proporcionase indemnización conforme al Convenio de Responsabilidad Civil, ya que no había indicio de que el propietario del buque tuviese la menor intención de pagar indemnización. Se tomó nota además de que el Fondo había argumentado que la subrogación de los derechos de los demandantes se basaba en el artículo 9 de los Convenios del Fondo y no en el derecho de los EAU, que requiere sentencia judicial para que una parte adquiera derechos subrogados a fin de poder incoar proceso contra un tercero. El Comité tomó nota de que los Fondos presentaron también al Tribunal nuevas pruebas en relación con el siniestro y las pérdidas causadas, inclusive documentos extendidos por diversas autoridades gubernamentales.

Zeinab

- 3.5.11 El Comité recordó que la nave *Zeinab*, matriculada en Georgia y de la que se sospechaba que transportaba hidrocarburos de contrabando procedentes de Iraq, se hundió aproximadamente a 16 millas de la costa de Dubai en abril de 2001. Se recordó que el *Zeinab* no estaba inscrito en ninguna sociedad de clasificación y no estaba cubierto por ningún seguro de responsabilidad.
- 3.5.12 Se tomó nota de que las reclamaciones en relación con la limpieza y medidas preventivas se liquidaron en £1 millón. Asimismo se tomó nota de que no se habían presentado más reclamaciones y que las reclamaciones derivadas de este siniestro prescribirían el 14 de abril de 2004 o poco después de esa fecha.
- 3.5.13 Se recordó que la responsabilidad del Fondo de 1971 por concepto de indemnización y compensación de siniestros que ocurriesen entre el 25 de octubre de 2000 y el 24 de mayo de 2002, fecha en que el Convenio del Fondo de 1971 dejó de estar en vigor, está cubierta por un seguro, a reserva de una suma deducible de 250 000 DEG por cada siniestro. También se recordó que, en julio de 2002, el Consejo Administrativo decidió que la fecha pertinente de conversión de esta cuantía a libras esterlinas fuese la fecha del siniestro, es decir el 14 de abril de 2001, y que, sobre la base del tipo de cambio DEG: libra esterlina el 12 de abril de 2001, 1 DEG = £0,88130, (al no ser el 13, 14, 15 y 16 de abril días laborables para los bancos), la suma deducible en virtud de la póliza sería £220 325 (documento 71FUND/AC.8/6, párrafo 3.5.6).
- 3.5.14 Se tomó nota de que, como los pagos del Fondo de 1971 habían excedido de la suma deducible, este Fondo ya había recuperado del asegurador £220 000 y que se espera que en breve serán recobradas del asegurador nuevas cuantías pagadas por el Fondo de 1971 por encima de la suma deducible.
- 3.5.15 El Comité Ejecutivo tomó nota de que los Fondos habían llevado a cabo una investigación de la identidad y paradero del propietario del *Zeinab*. Se tomó nota de que los documentos disponibles certifican que el propietario matriculado del buque era un ciudadano iraquí y que existen pruebas de que el propietario del buque era accionista de otras dos empresas no relacionadas con el transporte marítimo en los EAU.
- 3.5.16 El Comité tomó nota de que las autoridades de inmigración de los EAU han confirmado que el propietario del buque abandonó los EAU en marzo de 2002 y que desde entonces no constaba que hubiese regresado a los EAU, y que había indicios de que el propietario del buque vivía en Bagdad (Iraq).
- 3.5.17 La mayoría de las delegaciones compartía la opinión del Director de que, comoquiera que el propietario del buque no vivía en los EAU sino probablemente en Iraq, no tendría sentido recurrir contra él.
- 3.5.18 Algunas delegaciones expresaron la opinión de que el hecho de que el propietario del buque viviera probablemente en Iraq no debería por sí impedir que los Fondos recurrieran contra él fuera de los EAU, siempre y cuando el propietario contase con activos contra los que poder ejecutar una sentencia favorable.
- 3.5.19 Se decidió que la cuestión fuese examinada de nuevo por el Fondo de 1992 antes de expirar el plazo de prescripción de tres años (14 de abril de 2004) en el caso de que el propietario del buque regresase a los EAU. Se decidió también que el Director investigase más a fondo la solvencia financiera de las dos empresas en las que supuestamente tenía acciones el propietario del buque, también si todavía tenía dichas acciones, y si fuera así el valor de las mismas.

3.6 Slops

- 3.6.1 El Comité Ejecutivo tomó nota de la información facilitada en el documento 92FUND/EXC.22/7 en relación con el siniestro del *Slops*.
- 3.6.2 El Comité Ejecutivo recordó que, en su sesión de julio de 2000, había decidido que, habida cuenta de que el *Slops* no se dedicaba al transporte de hidrocarburos a 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).
- 3.6.3 El Comité recordó que dos empresas griegas habían entablado acciones judiciales en el Tribunal de primera instancia del Pireo (Grecia) contra el propietario nominativo del *Slops* reclamando indemnización por los costes de operaciones de limpieza y medidas preventivas por €1 536 528 (£1 001 000) y €786 329 (£512 400) respectivamente, más intereses.
- 3.6.4 Se recordó además que posteriormente estas empresas habían entablado acciones judiciales en el mismo Tribunal contra el Fondo de 1992 reclamando indemnización por el coste de las operaciones de limpieza y prevención de la contaminación por las mismas cuantías. El Comité recordó que, en su alegato, las empresas habían manifestado que el *Slops* se había construido exclusivamente para el transporte marítimo de hidrocarburos (es decir, 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 recordó 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 recordó que el *Slops* no tenía ningún seguro de responsabilidad conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992. El Comité recordó también que las empresas habían declarado que el propietario nominativo no tenía bienes aparte del *Slops*, el 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*, y que, como el propietario era manifiestamente incapaz de satisfacer sus reclamaciones, tenían derecho a la indemnización de sus costes por el Fondo de 1992.
- 3.6.5 Asimismo se recordó que, en su sesión de julio de 2002, el Comité Ejecutivo había decidido que las empresas no habían facilitado en su alegato ninguna información que modificase la postura del Comité de que el *Slops* no debería ser considerado como 'buque' a los efectos del Convenio del Fondo de 1992 y había encargado al Director que, en consecuencia, presentara disconformidad con la acción judicial (documento 92FUND/EXC.17/10, párrafo 3.5.10).
- 3.6.6 El Comité recordó que el Tribunal de primera instancia había pronunciado sus sentencias en diciembre de 2002. Se recordó 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 recordó además que, con respecto a las acciones contra el Fondo de 1992, el Tribunal había estimado 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 recordó 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 temporalmente o la hélice retirada. El Comité recordó también que el Tribunal había ordenado al Fondo de 1992 que pagase a las dos empresas 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.

- 3.6.7 Se recordó que el Comité Ejecutivo había decidido en su sesión de febrero de 2003 que el Fondo de 1992 apelase contra la decisión del Tribunal de primera instancia (documento 92FUND/EXC.20/7, párrafo 3.5.15).
- 3.6.8 El Comité Ejecutivo tomó nota de que el Fondo de 1992 había apelado contra la sentencia, solicitando al Tribunal de Apelación que desestimase las reclamaciones y argumentando entre otras cosas que el Tribunal de primera instancia había considerado erróneamente que el *Slops* transportaba hidrocarburos en el momento del siniestro. Se tomó nota además de que el Fondo había sostenido que un documento expedido por el Ministerio de la Marina Mercante probó sin que haya lugar a dudas que el *Slops*, que constituía una unidad industrial flotante para el tratamiento de residuos de hidrocarburos y su separación del agua, había funcionado continuamente como tal unidad desde mayo de 1995 y había estado permanentemente anclado desde esa fecha sin ningún equipo de propulsión y que, en vista de estos hechos, no se podía considerar que el *Slops* estuviese comprendido en la definición de 'buque' de los Convenios de 1992. Se tomó nota también de que el Fondo de 1992 había sostenido que el *Slops* no tenía el seguro de responsabilidad que exige el artículo VII.1 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, que este requisito nunca había sido impuesto al *Slops* por las autoridades griegas y que éstas están obligadas por el artículo VII.10 a no permitir que un buque enarbole el pabellón griego para llevar a cabo actividades comerciales sin un certificado de tal seguro (véase documento 92FUND/EXC.22/7, párrafo 3.20).
- 3.6.9 Se tomó nota de que las empresas aún no habían presentado alegatos al Tribunal de Apelación.
- 3.6.10 Varias delegaciones manifestaron que era importante que el Fondo de 1992 cursase la apelación con firmeza, ya que la interpretación del Tribunal de primera instancia de la definición de 'buque' era incorrecta en el sentido de que la palabra 'acarreo' en la definición se refiere al transporte y no al almacenamiento de hidrocarburos. Se señaló que la inscripción del *Slops* como buque tanque no era decisiva, pero el hecho de que las autoridades griegas hubiesen dispensado al *Slops* de la obligación de llevar un seguro de responsabilidad conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 era un fuerte indicio de que el *Slops* no era un 'buque' a los efectos de dicho Convenio.
- 3.6.11 Una serie de delegaciones se refirieron a la resolución N°8 del Fondo de 1992 adoptada en mayo de 2003, que declara que los tribunales nacionales de los Estados Partes en los Convenios de 1992 deberían tener en cuenta las decisiones de los órganos rectores del Fondo de 1992 y del Fondo de 1971 relativas a la interpretación y aplicación de los Convenios. Se convino en que esta resolución debería ponerse en conocimiento del Tribunal de Apelación.

3.7 Prestige

- 3.7.1 El Comité Ejecutivo tomó nota de la información que consta en el documento 92FUND/EXC.21/3 respecto al siniestro del *Prestige* que ocurrió el 13 de noviembre de 2002, las operaciones de limpieza en España, Francia y Portugal, y el impacto del derrame en esos países. Se tomó nota de que los hidrocarburos habían alcanzado hasta el Estrecho de Dover causando contaminación intermitente y ligera en las costas francesa e inglesa del Canal de la Mancha.
- 3.7.2 El Comité tomó nota de la información que consta en el documento 92FUND/EXC.22/8/2 presentado por la delegación española, que contiene información actualizada sobre el impacto de la contaminación, las operaciones de limpieza, el plan para retirar los hidrocarburos restantes del pecio, las consecuencias económicas del derrame, acciones judiciales, iniciativas internacionales y el reciente Real Decreto-Ley relativo a los pagos de indemnización aprobado por el Gobierno español.
- 3.7.3 La delegación observadora de Bahamas agradeció a la delegación española la información que consta en el documento 92FUND/EXC.22/8/2, que aclara la actual relación entre sus dos países con respecto a las investigaciones oficiales sobre la pérdida del *Prestige*. La delegación de

Bahamas manifestó que concordaba con la delegación española en que existía ahora un diálogo muy constructivo entre las dos partes, que no podía sino reforzar sus investigaciones respectivas. La delegación de Bahamas manifestó además que al contrario de la impresión que pudiera inferirse de la redacción del párrafo 6.1 del documento, las Bahamas habían intentado desde noviembre de 2002 establecer líneas de comunicación con las autoridades españolas, pero que por razones que ahora se entienden, no se recibió hasta el verano de 2003 una respuesta oficial a la solicitud de Bahamas. Se mencionó que desde entonces las Bahamas habían entablado un estrecho diálogo con España y esperaban progresar con ello durante reuniones proyectadas para noviembre de 2003.

- 3.7.4 El Comité recordó que, en previsión de un gran número de reclamaciones, y tras consultar con las autoridades españolas, el asegurador P & I del *Prestige*, la London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Limited (the London Club) y el Fondo de 1992 habían establecido una Oficina de Reclamaciones en La Coruña (España) y que dicha Oficina, con cuatro empleados, había empezado a funcionar el 20 de diciembre de 2002. El Comité tomó nota además de que, tras consultar con el Gobierno francés, el Fondo de 1992 y el London Club habían establecido también una Oficina de Reclamaciones en Burdeos (Francia), que había abierto el 17 de marzo de 2003, funcionando con dos empleados.
- 3.7.5 Se tomó nota de que la cuantía de limitación aplicable al *Prestige* conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 era aproximadamente de 18,9 millones de DEG o €2 777 986 (£16,2 millones) y que en mayo de 2003 el propietario del buque depositó esta cuantía en el juzgado de lo penal de Corcubión (España) con el fin de constituir el fondo de limitación.

Situación de las reclamaciones en España

- 3.7.6 El Comité Ejecutivo tomó nota de que al 8 de octubre de 2003 la Oficina de Reclamaciones de La Coruña había recibido 321 reclamaciones por un total de €30 millones (£376 millones). El Comité tomó nota en particular de que el 2 de octubre de 2003 el Gobierno español había presentado una reclamación de €83,7 millones (£272 millones) relativa a los costes ocasionados hasta el final de julio de 2003 respecto a operaciones de limpieza en el mar y en tierra, pagos de indemnización a pescadores y mariscadores hechos por el Gobierno Central, desgravación fiscal a empresas afectadas por el derrame, costes de administración y costes relativos a campañas publicitarias.
- 3.7.7 El Comité tomó nota también de que 969 demandantes se habían unido a los procedimientos judiciales en el juzgado de Corcubión, que efectuaba investigaciones sobre la causa del siniestro, pero que no se facilitaron al juzgado pormenores de sus supuestas pérdidas. Se tomó nota de que algunos de estos demandantes habían presentado reclamaciones en la Oficina de Reclamaciones de La Coruña.

Pagos y otra asistencia financiera de las autoridades españolas

- 3.7.8 El Comité tomó nota de que el Gobierno español y las autoridades regionales habían efectuado pagos de unos €40 (£26) por día a todos aquellos directamente afectados por las vedas de pesca así como proporcionado ayuda a otras personas y empresas afectadas por el derrame de hidrocarburos en forma de exenciones de pago de la seguridad social. Se tomó nota de que algunos de estos pagos se han incluido en reclamaciones subrogadas de las autoridades españolas en virtud del artículo 9.3 del Convenio del Fondo de 1992, y que se espera que se presentarán en un futuro próximo nuevas reclamaciones subrogadas.
- 3.7.9 Se tomó nota de que el Estado español había puesto a disposición de las víctimas de la contaminación facilidades de crédito por un total de €100 millones (£71 millones) y que se facilitaron préstamos a través del Instituto de Crédito Oficial (ICO), organismo financiero del Estado. El Comité tomó nota además de que el Estado español ha pedido al Fondo de 1992 que le asista en la evaluación de las pérdidas o daños sufridos por los solicitantes de préstamos y que, como los daños objeto de solicitud de préstamos llegarán a formar la base de las

reclamaciones contra el Fondo, ya sea directamente o por subrogación, el Fondo ha acordado asistir al Estado español en el desempeño de esas valoraciones. Se tomó nota de que al 8 de octubre de 2003, la Oficina de Reclamaciones de La Coruña había recibido solicitudes de valoración de las pérdidas de 41 solicitantes de préstamos por un total de €250 351 (£178 000), aunque en la mayoría de los casos ha sido necesario pedir más información para permitir llevar a cabo una valoración.

- 3.7.10 El Comité tomó nota de que en junio de 2003 el Gobierno español aprobó la legislación en forma de un Real Decreto-Ley que facilita una consignación de €60 millones (£113 millones) para indemnizar íntegramente a las víctimas de la contaminación y que en virtud de este Decreto el Gobierno español adquirirá por subrogación los derechos de aquellas víctimas que decidan reclamar conforme a esta legislación. Se tomó nota de que para recibir indemnización los demandantes deben renunciar al derecho a reclamar indemnización de cualquier otra forma en relación con el siniestro del *Prestige* y transferir sus derechos de indemnización al Gobierno español. Se tomó nota también de que el Decreto prevé que la valoración de las reclamaciones se efectuará según los criterios empleados para aplicar los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992, aunque todavía no se había decidido el procedimiento para la evaluación de las reclamaciones presentadas en virtud de este Real Decreto-Ley.

Situación de las reclamaciones en Francia

- 3.7.11 Se tomó nota de que al 8 de octubre de 2003, la Oficina de Tramitación de Reclamaciones de Burdeos había recibido 123 reclamaciones por un total de €3,2 millones (£2,3 millones) además de consultas y expresiones de intención de reclamar de demandantes potenciales, tales como personas dedicadas al cultivo y comercialización de ostras, y municipios.
- 3.7.12 El Comité tomó nota de que, a petición de varias comunas, el Tribunal Administrativo de Burdeos había designado peritos para determinar el alcance de la contaminación en varias localidades de la zona afectada. El Comité tomó nota también de que en julio de 2003 cinco ostricultores comenzaron un procedimiento sumario contra el propietario del buque, el London Club y el Fondo de 1992 en el Tribunal de Comercio de Marennes solicitando pagos provisionales de cuantías por un total aproximado de €400 000 (£284 040) y que estaba prevista una audiencia para noviembre de 2003.

Reclamaciones con respecto a Portugal

- 3.7.13 El Comité tomó nota de que se esperaban reclamaciones con respecto a limpieza y medidas preventivas en Portugal y que las autoridades portuguesas no habían presentado hasta ahora reclamaciones pero habían indicado que los costes de limpieza ascendían a unos €2,6 millones (£1,8 millones).

Reclamaciones con respecto al Reino Unido

- 3.7.14 El Comité tomó nota también de que, dependiendo de si mucho más petróleo llegaba a las costas del Reino Unido, el Gobierno del Reino Unido y los municipios tal vez presentasen una reclamación por costes resultantes de una limpieza que se efectúe en las costas del Reino Unido.

Cuantía máxima disponible en virtud del Convenio del Fondo de 1992

- 3.7.15 El Comité Ejecutivo recordó que había decidido en su sesión de febrero de 2003 que la conversión de la cuantía máxima disponible en virtud de los Convenios de 1992, 135 millones de DEG a Euros, se hiciese sobre la base del valor de esa moneda con referencia al DEG en la fecha de la aprobación por el Comité Ejecutivo del Acta de las Decisiones de aquella sesión, es decir el 7 de febrero de 2003 (documento 92FUND/EXC.20/7, párrafo 3.4.66). El Comité recordó también que el tipo de cambio el 7 de febrero de 2003 era 1 Euro = 0,78707700 DEG y que por consiguiente 135 millones de DEG correspondían a €171 520 703 (£122 millones).

Nivel de pagos

- 3.7.16 El Comité Ejecutivo recordó que, a diferencia de lo que había sucedido en casos anteriores, el asegurador del *Prestige*, el London Club, había decidido no efectuar pagos hasta la cuantía de limitación aplicable al buque. Se recordó también que en la sesión del Comité de febrero de 2003, el representante del London Club había manifestado que había llamado la atención del Comité sobre consejos 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. Se recordó también que el representante había manifestado que el London Club no tenía más remedio que depositar el fondo de limitación en un tribunal competente de España o Francia, reconociendo que esto podría dar lugar a que no hubiese fondos disponibles para el pago de reclamaciones durante varios años.
- 3.7.17 Se recordó además que en la sesión de febrero de 2003 varias delegaciones habían aceptado 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 y que sería necesario por consiguiente que el Fondo efectúe pagos desde el principio ya que lo primordial son los intereses de las víctimas de los daños por contaminación. 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.
- 3.7.18 Se recordó que en su sesión de febrero de 2003 el Comité Ejecutivo había considerado que no era posible en esa coyuntura hacer una evaluación significativa de la magnitud del total de las cuantías de las reclamaciones reconocidas derivadas del siniestro del *Prestige* y, habida cuenta de esta incertidumbre, había decidido que la autorización del Director para efectuar pagos debería permanecer de momento limitada a los pagos provisionales en virtud del artículo 7.9 del Reglamento interior (documento 92/FUND/EXC.20/7, párrafo 3.4.61).
- 3.7.19 Se recordó que en su sesión de mayo de 2003 el Comité Ejecutivo tomó nota de las cifras preliminares facilitadas por las delegaciones española y francesa de las pérdidas totales en sus países respectivos y de las observaciones del Director sobre ellas.
- 3.7.20 El Comité Ejecutivo recordó que, en su sesión de mayo de 2003, decidió que el nivel de pagos del Fondo de 1992 debería limitarse al 15% de la pérdida o el daño realmente sufridos por los demandantes respectivos según las evaluaciones de los expertos contratados por el Fondo y por el London Club (documento 92 FUND/EXC.21/5, párrafo 3.2.32) y que, habida cuenta de las circunstancias particulares del caso del *Prestige*, el Fondo de 1992 debería efectuar pagos a los demandantes, aunque el London Club no pagase indemnización directamente a los demandantes (documento 92FUND/EXC.21/5, párrafo 3.2.34).
- 3.7.21 Se tomó nota de que, basándose en las cifras facilitadas por los Gobiernos español, francés y portugués en la sesión actual, los costes totales del siniestro pueden estimarse aproximadamente en €90 millones (£703 millones) pero que el Director abrigaba todavía preocupaciones acerca de las cifras del Gobierno español respecto a los costes de las operaciones relativas a los restos del naufragio del *Prestige*, teniendo en cuenta que no se ha adoptado una decisión sobre el método a emplear para la retirada de los hidrocarburos restantes en el pecio. Se tomó nota además de que el Director creía que sería prudente incluir una cuantía adicional de €100 millones (£71 millones) para dar un margen de seguridad suficiente, dando una cifra total de €100 millones (£781 millones).

- 3.7.22 La delegación francesa confirmó las cifras presentadas por el Director respecto a las estimaciones de los daños en Francia, aunque sobre la base de la información sobre pérdidas de turismo en tres Departamentos en Aquitania, el total de pérdidas del sector de turismo se estimaba ahora en el orden de €64 – 86 millones (£45 – 61 millones). La delegación francesa manifestó que las víctimas en Francia se sentían muy decepcionadas por la decisión de limitar el nivel de los pagos al 15%. Aquella delegación manifestó también que los demandantes se sentían por tanto disuadidos de presentar reclamaciones, puesto que la única manera de obtener niveles importantes de indemnización sería presentando reclamaciones contra otras partes en procesos penales. La delegación francesa manifestó también que el Gobierno francés no estaba en situación de ponerse el último a la cola, como había hecho en el siniestro del *Erika*, a menos que otros Estados afectados hiciesen otro tanto.
- 3.7.23 La delegación del Reino Unido declaró que la contaminación de su costa había sido mínima y que era poco probable que los daños fuesen importantes.
- 3.7.24 El Comité decidió que, dada la incertidumbre que queda en cuanto al nivel de las reclamaciones admisibles, el nivel de los pagos debe mantenerse en el 15% de la pérdida o daños sufridos por los respectivos demandantes.

Propuesta de la delegación española respecto al pago por adelantado

- 3.7.25 Antes de invitar a la delegación española a presentar el documento 92FUND/EXC.22/8/1 el Presidente declaró que la propuesta formulada en el documento era muy importante y merecía un tiempo suficiente para que las delegaciones le prestasen consideración. Proponía por tanto que el Comité tuviese un debate general sobre la propuesta, una vez presentada por la delegación española, pero que debía aplazarse una decisión final hasta más adelante en la semana.
- 3.7.26 La delegación española presentó el documento 92FUND/EXC.22/8/1 en el que había propuesto que el Fondo de 1992 anticipase a cuenta los pagos al Gobierno Español y a los Gobiernos de otros Estados afectados. Se tomó nota de que la propuesta contenía los siguientes elementos:

Que el Comité Ejecutivo debería autorizar el anticipo "a cuenta" al Gobierno o Gobiernos de los Estados afectados que deseen recibir pagos a cuenta, cantidades que serían estimadas por el Director en función del cálculo de daños. Dichos adelantos podrán variar en el tiempo de acuerdo a la evolución de la situación en los distintos países.

Estos anticipos estarían sometidos a las siguientes condiciones:

- a) Se trata de adelantos "a cuenta". En consecuencia si de la liquidación final se dedujera que a un determinado Estado se le ha anticipado más de los que le correspondiere realmente, éste devolverá los excesos correspondientes. Para ello el Estado debería aportar las garantías necesarias.
- b) En cualquier caso, el Fondo de 1992 actuará conforme a lo habitual realizando sus valoraciones de acuerdo a sus criterios y de acuerdo con éstas se deducirá la liquidación final, y dentro de ella lo que corresponda a todos y cada uno de los afectados.
- c) En ningún caso se anticipará el 100% de los recursos disponibles del Fondo. Se reservará un porcentaje suficiente para que el propio Fondo pueda hacer frente a los pagos a efectuar a aquellos afectados que se dirijan directamente al mismo.

- 3.7.27 La delegación española manifestó que, como los daños rebasaban con mucho la cuantía de indemnización disponible en virtud de los Convenios de 1992, no había modo de que el nivel de los pagos del Fondo se pudiese incrementar por encima del 15% de las pérdidas probadas y que las medidas que había adoptado el Gobierno español permitirían a todos los demandantes recibir el 100% de sus pérdidas probadas, determinadas por el Fondo de 1992 según los criterios de éste.
- 3.7.28 Varias delegaciones expresaron su aprecio por el enfoque innovador propuesto por el Gobierno español, cuyo objetivo primordial era garantizar que los demandantes recibieran indemnización pronta e íntegra. Otras delegaciones manifestaron que la propuesta precisaba de una consideración muy cuidadosa, ya que representaba un considerable desvío de la política del Fondo y podría tener profundas consecuencias para el futuro del mismo. Algunas delegaciones pidieron aclaración sobre la base jurídica de la propuesta.
- 3.7.29 Algunas delegaciones expresaron preferencia por el método bien probado seguido en algunos siniestros importantes anteriores en el Reino Unido, la República de Corea y Francia, según el cual los Gobiernos de esos países habían acordado ponerse los últimos a la cola con respecto a sus propias reclamaciones, permitiendo así a los Fondos efectuar pagos sustanciales a otros demandantes.
- 3.7.30 Respondiendo a una pregunta sobre la medida en que se podría elevar el nivel de los pagos si los Gobiernos francés y español acordasen ponerse los últimos a la cola, el Director manifestó que, si se incluyesen todas las reclamaciones respecto a los costes de limpieza por los Gobiernos central y local, así como las reclamaciones subrogadas, el Fondo debería poder efectuar pagos sustanciales, probablemente superiores al 50%.
- 3.7.31 Dos delegaciones apoyaron la propuesta de España en principio, si bien una de ellas recalcó la necesidad de contar con suficientes garantías para evitar una situación de exceso de pagos, particularmente dado que todavía era incierto el alcance en toda su extensión de los daños en España y los demás países afectados.
- 3.7.32 Respondiendo a una pregunta de una delegación sobre si los Convenios permiten pagos a cuenta, el Director manifestó que los Convenios no abordan la cuestión más allá del requisito de tratar a todos los demandantes por igual y la necesidad de evitar una situación de exceso de pagos.
- 3.7.33 El Director se remitió a cuatro casos anteriores en que se habían dado garantías contra una posible situación de exceso de pagos. Se tomó nota de que la primera ocasión fue tras el siniestro del *Haven* cuando el Gobierno francés decidió hipotecar su propia reclamación aceptada a fin de facilitar el pago por el Fondo de 1971 de las reclamaciones de una serie de municipios y departamentos. Se tomó nota además de que dos contratistas italianos que habían emprendido operaciones de limpieza de los hidrocarburos derramados del *Haven* habían recibido el pago íntegro de sus reclamaciones aprobadas contra garantías bancarias. Asimismo se tomó nota de que a la empresa petrolera española REPSOL se le había hecho el pago íntegro de su reclamación derivada del siniestro del *Aegean Sea* contra garantía bancaria, aunque los pagos a otros demandantes fueron prorrateados al 40%. Se tomó nota también de que en el cuarto caso, relacionado con una reclamación de la empresa petrolera venezolana Petróleos de Venezuela S.A. (PDVSA) derivada del siniestro del *Nissos Amorgos*, el Comité Ejecutivo del Fondo de 1971 había invertido su política anterior de pagar reclamaciones contra garantías bancarias por razón de que era incongruente con el requisito de tratar a todos los demandantes por igual, ya que favorecía a aquellos demandantes que tenían recursos financieros suficientes para dar garantías a expensas de los demandantes más pobres.

- 3.7.34 El Comité Ejecutivo consideró una propuesta presentada por el Presidente (documento 92FUND/EXC.22/8/Add.1). El Comité tomó nota de que la reclamación presentada por el Gobierno español a que se refiere el párrafo 3.7.6 estaba siendo evaluada por el Fondo de 1992, y que, siguiendo el procedimiento empleado en varios siniestros importantes anteriores, sobre la base de esa evaluación, el Director efectuaría un pago provisional al Gobierno español al nivel decidido por el Comité Ejecutivo en mayo de 2003, esto es el 15% de las pérdidas reconocidas.
- 3.7.35 El Comité consideró la cuestión de si había de autorizar al Director a efectuar un pago al Gobierno español por encima del nivel de los pagos decidido por el Comité Ejecutivo en mayo de 2003, a reserva de las condiciones siguientes:
- a) La cuantía a pagarse al Gobierno español no debería exceder de €60 millones, a fin de garantizar que queden suficientes fondos disponibles si otros Estados Miembros afectados por el siniestro desearan formular una solicitud similar y a fin de poder atender a las reclamaciones de otros demandantes en España así como a las reclamaciones de demandantes de Francia, Portugal y el Reino Unido.
 - b) El Gobierno de España debería facilitar una garantía de una institución financiera, no del Estado Español, que tenga la solvencia financiera estipulada en las Directrices Internas de Inversiones del Fondo de 1992, a fin de proteger al Fondo de 1992 contra una situación de exceso de pago.
 - c) La garantía deberá cubrir la diferencia entre los €60 millones pagados por el Fondo y el nivel de los pagos que determine definitivamente el Comité Ejecutivo.
 - d) El pliego de condiciones de la garantía bancaria deberá ser a satisfacción del Director.
- 3.7.36 La delegación española agradeció al Presidente la propuesta, que en opinión de aquella delegación ofrecía una fórmula de compromiso que era transparente, mantenía el principio del tratamiento igual de los demandantes y era congruente con las disposiciones de los Convenios de 1992. Dicha delegación manifestó que apoyaba totalmente la propuesta del Presidente y retiraba su propia propuesta.
- 3.7.37 Varias delegaciones, entre ellas la delegación observadora de Portugal, apoyaban la propuesta del Presidente, que en su opinión brindaba una solución innovadora a uno de los principales problemas con que se enfrenta el Fondo, a saber el pago rápido de indemnización a las víctimas.
- 3.7.38 Varias delegaciones estimaron que la propuesta merecía consideración, pero expresaron graves reservas, ya que suponía efectuar pagos al Gobierno Español por encima del nivel del 15%, que se desviaba del requisito de que todos los demandantes deben ser tratados igual. Aquellas delegaciones también expresaron preocupaciones por que el Fondo pareciera actuar como un banco, ya que nunca estuvo previsto que funcionase así. Algunas delegaciones cuestionaron el método de cálculo de la cuantía adicional solicitada por España indicada en la propuesta.
- 3.7.39 Algunas delegaciones manifestaron que la propuesta no representaba una fórmula de compromiso, sino que era meramente una aclaración de la propuesta original de España. Estas delegaciones manifestaron también que, si la reclamación total presentada por el Gobierno español fuese evaluada como admisible íntegramente, ellas no tendrían dificultad en aprobar el pago de la reclamación al nivel acordado del 15%, pero que no podían apoyar ningún pago sin una evaluación previa.

3.7.40 El Presidente manifestó que, habida cuenta del debate que había tenido lugar con respecto a la propuesta enunciada en el documento, había preparado, con ayuda de varias delegaciones, un documento revisado. El Presidente manifestó además que, habida cuenta de la gran importancia de la cuestión y de las enormes ramificaciones involucradas, proponía que el órgano supremo del Fondo de 1992, la Asamblea, estudiase el documento. El Comité Ejecutivo refrendó la propuesta del Presidente.

3.8 Victoriya

El siniestro

3.8.1 El Comité Ejecutivo tomó nota de que el 30 de agosto de 2003 el buque tanque ruso *Victoriya* había padecido un incendio y explosión en una terminal cerca de Syzran en el río Volga, Federación de Rusia, mientras estaba cargando petróleo crudo, y de que una cantidad significativa pero desconocida del mismo se derramó en el río (véase documento 92FUND/EXC.22/9).

3.8.2 Se señaló que el *Victoriya* estaba asegurado contra responsabilidad por contaminación con la Terra Nova Protection and Indemnity (Terra Nova), que aunque no era miembro del Grupo Internacional de Clubes P & I, había acordado seguir el espíritu del Memorando de Entendimiento suscrito por el Fondo de 1992 y el Grupo Internacional de Clubes P & I, en virtud del cual las dos partes impartirían conjuntamente instrucciones a los inspectores y peritos para el control de la limpieza y la asistencia en la evaluación de las reclamaciones de indemnización por daños debidos a la contaminación.

3.8.3 Se indicó que el propietario del buque había contratado a varios contratistas para emprender operaciones de limpieza e impedir nuevas fugas de hidrocarburos del buque, inclusive la transferencia de toda la carga restante a bordo del buque. Se señaló asimismo que se estaban haciendo tentativas para cerciorarse de que las operaciones de limpieza se finalicen antes de que se congele el río a fines de noviembre.

3.8.4 El Comité tomó nota de que una ribera del río Volga, que tiene una anchura aproximada de 10 km en el lugar del siniestro, y varias islas que habían sido contaminadas por hidrocarburos intermitentemente a lo largo de unos 55 km río abajo de la terminal. Se señaló que hay numerosas islas cartografiadas y sin cartografiar en este tramo del río, que están rodeadas de marismas, la mayor parte de las cuales no fueron contaminadas por hidrocarburos, si bien había ocurrido en algunos lugares una ligera salpicadura en la vegetación. Sin embargo, se señaló que unas pocas zonas pantanosas quedaron más gravemente impactadas, de tal manera que un mes después del siniestro quedaban vestigios de hidrocarburos fluidos flotando entre las plantas. Se señaló además que varias zonas de recreo en las proximidades de Syzran, incluidas playas públicas y privadas, gradas y embarcaderos de clubes de embarcaciones de recreo, se contaminaron ya sea como consecuencia directa del derrame o durante las operaciones de limpieza.

3.8.5 Se señaló que una empresa local de pesca y elaboración de pescado, que tiene derechos comerciales exclusivos de pesca en aguas abajo del lugar del siniestro, tal vez haya experimentado cierta interrupción de sus actividades durante el periodo en que los hidrocarburos fluidos estaban aún presentes en el río. También se señaló que había una serie de pescadores de dedicación exclusiva de subsistencia que faenaban en la zona afectada, aunque se tiene entendido que no se les permitió vender sus capturas.

3.8.6 La delegación observadora de la Federación de Rusia expresó su apreciación a la International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF) por su valiosa asistencia en relación con este siniestro.

Aplicabilidad de los Convenios de 1992

- 3.8.7 En respuesta a una pregunta sobre la actividad comercial a la que se había dedicado recientemente el buque, la delegación observadora de la Federación de Rusia señaló que desde octubre de 2002 había estado comerciando en Turquía, Grecia y Ucrania y que en el momento en que se produjo el siniestro, el *Victoriya* se dirigía a un puerto fuera de Rusia situado en el Mar Negro.
- 3.8.8 Se tomó nota de que el *Victoriya* estaba inscrito en el Registro de transporte marítimo ruso para la navegación fluvial y marítima, y de que el buque comerciaba regularmente en las zonas del Mediterráneo, el Mar Negro y el Báltico. Se señaló que el buque no había sido adaptado o no era adecuado para comerciar exclusivamente en ríos y que todavía se utilizaba regularmente como buque de navegación marítima.
- 3.8.9 El Comité tomó nota de que el siniestro había tenido lugar en el río Volga a unos 1 300 km del Mar Caspio y del Mar de Azov, lo que planteaba la cuestión de si se aplican los Convenios de 1992 a los daños ocasionados por contaminación como resultado de siniestros que ocurren en las aguas interiores, incluidos los tramos no mareales de los ríos. El Comité señaló también que el artículo II a) i) del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el artículo 3 a) del Convenio del Fondo de 1992 disponen que los Convenios se aplicarán exclusivamente a los daños ocasionados por contaminación en el territorio de un Estado Contratante, incluido su mar territorial, y que conforme a los principios generales del derecho internacional público, el concepto de 'territorio' de un Estado abarca las aguas interiores, incluidos los ríos.
- 3.8.10 Algunas delegaciones manifestaron reservas con respecto a la aplicabilidad de los Convenios de 1992, señalando el preámbulo del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, que hace referencia específicamente a la contaminación planteada por el transporte marítimo de hidrocarburos en el ámbito mundial y a la exclusión de las aguas interiores del ámbito de aplicación de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.
- 3.8.11 Aunque la mayoría de las delegaciones tomó nota del carácter poco habitual del siniestro en lo que respecta a su localización en la parte superior de la cuenca de un río, consideraron que los Convenios de 1992 eran aplicables puesto que el *Victoriya* era un buque de navegación marítima y que los daños por contaminación habían sido causados en el territorio de un Estado Contratante.
- 3.8.12 Una delegación propuso que el Fondo de 1992 debería decidir si los Convenios de 1992 eran aplicables a los daños por contaminación fluvial. Varias delegaciones consideraron que el tomar dicha decisión con carácter general podría tener consecuencias de gran alcance y que sería preferible examinar cada siniestro fluvial por separado. El Director señaló que el Grupo de Trabajo Intersesiones establecido por la Asamblea para examinar la idoneidad de los Convenios de 1992 estudiaría la definición de 'buque' de conformidad con los Convenios de 1992 y que podría ampliar el debate a la cuestión del ámbito geográfico de los Convenios.
- 3.8.13 El Comité decidió que el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992 eran aplicables al siniestro del *Victoriya*.

Reclamaciones de indemnización

- 3.8.14 El Comité Ejecutivo tomó nota de que el límite de responsabilidad aplicable al *Victoriya* en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 era de 3 millones de DEG (£2,6 millones) y de que era demasiado pronto para pronosticar si el total de reclamaciones derivadas de este siniestro excederá de esta cuantía. No obstante, el Comité Ejecutivo decidió autorizar al Director a liquidar las reclamaciones resultantes del siniestro en la medida en que no planteen cuestiones de principio que no hubiesen sido examinadas anteriormente por los órganos rectores de los Fondos.

3.9 Siniestros del *Buyang* y del *Hana*

- 3.9.1 El Comité Ejecutivo tomó nota de la información que figura en el documento 92FUND/EXC.22/10 con respecto a los siniestros del *Buyang* y del *Hana*.

Buyang

- 3.9.2 El Comité recordó que el *Buyang* estaba asegurado por responsabilidad debida a la contaminación con la Korea Shipping Association (KSA), que había aceptado la propuesta del Fondo de 1992 de aplicar el Memorando de Entendimiento suscrito por éste y por el Grupo Internacional de Clubes P & I, en virtud del cual las dos partes acuerdan impartir conjuntamente instrucciones a los inspectores y peritos para el control de la limpieza y la asistencia en la evaluación de las reclamaciones de indemnización por daños debidos a la contaminación y que, por consiguiente, había designado un equipo de inspectores y de peritos coreanos para que lleven a cabo esta labor en nombre de la KSA y del Fondo de 1992.
- 3.9.3 El Comité tomó nota de que el límite de responsabilidad aplicable al *Buyang* conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 era de 3 millones de DEG (£2,6 millones).
- 3.9.4 El Comité tomó nota de que aunque la cuantía total de las reclamaciones se acerca a la cuantía de limitación aplicable respecto al *Buyang*, parecía poco probable que el Fondo de 1992 tenga que efectuar pagos de indemnización. No obstante, el Comité señaló que el Fondo hará alguna contribución para los costes contraídos en relación con el empleo de los expertos nombrados conjuntamente por el Fondo de 1992 y la KSA.

Hana

- 3.9.5 El Comité Ejecutivo tomó nota de que el buque tanque de cabotaje coreano *Hana*, mientras estaba atracado en un muelle de descarga de la isla Youngdo, Busán, fue abordado por el *Haedong*, otro buque tanque de cabotaje. Se señaló que a consecuencia del abordaje resultó perforado el forro exterior de uno de los tanques de carga del *Hana* y se derramaron 34 toneladas de fueloil medio.
- 3.9.6 El Comité tomó nota de que el *Hana* también estaba asegurado por responsabilidad debida a la contaminación con la Korea Shipping Association (KSA), que había decidido cooperar sobre la misma base acordada respecto al siniestro del *Buyang* (véase el párrafo 3.9.2 anterior). El Comité tomó nota de que por consiguiente la KSA y el Fondo de 1992 habían nombrado conjuntamente un equipo de inspectores y peritos coreanos.
- 3.9.7 El Comité tomó nota de que el límite de responsabilidad aplicable al *Hana* conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 era de 3 millones de DEG (£2,6 millones).
- 3.9.8 El Comité tomó nota de que, sobre la base del nivel de reclamaciones presentadas hasta la fecha, parecía poco probable que el Fondo de 1992 tuviese que efectuar pagos de indemnización pero que el Fondo debe participar con una cierta contribución hacia los costes contraídos en relación con el empleo de los expertos nombrados juntamente por el Fondo y la KSA.
- 3.9.9 La delegación de la República de Corea indicó que se habían producido cuatro siniestros de poca importancia en Corea y agradeció al Fondo de 1992 por haber adoptado medidas rápidas al respecto. Dicha delegación manifestó su preocupación por las víctimas, lugareños que trabajaban a nivel de subsistencia y que eran propietarios de negocios pequeños con recursos financieros limitados. La delegación mencionada pidió al Fondo de 1992 que adopte todas las medidas para garantizar que se liquiden rápidamente las reclamaciones y que se indemnice íntegramente a los demandantes y manifestó que el Gobierno de Corea estaba dispuesto a cooperar con el Fondo a fin de evitar demoras indebidas que se han sufrido en el pasado. La delegación de Corea indicó que esperaba que los daños sufridos estuviesen cubiertos considerablemente por el asegurador del propietario del buque pero que, no obstante, creía que

el Fondo podía desempeñar un papel decisivo a la hora de agilizar la liquidación de reclamaciones.

3.10 Otros siniestros

- 3.10.1 El Comité Ejecutivo tomó nota de la información que se facilita en el documento 92FUND/EXC.22/11 con respecto a los siniestros del *Dolly*, *Natuna Sea* y *Baltic Carrier*, así como con respecto a los siniestros ocurridos en España, Guadalupe y el Reino Unido. El Comité tomó nota de las novedades de las que se da cuenta en el documento sobre el siniestro del *Spabunker IV*, tal y como se resume a continuación.

Spabunker IV

- 3.10.2 El Comité Ejecutivo tomó nota de que la gabarra de suministro española *Spabunker IV* se hundió en mar gruesa en la Bahía de Algeciras (España) y de que un tripulante falleció como resultado del hundimiento.
- 3.10.3 Se señaló que se produjo solamente un escape de hidrocarburos en pequeñas cantidades de los restos del naufragio, la mayor parte del cual se disipó antes de alcanzar el litoral cercano, que dos zonas del litoral en Gibraltar se contaminaron ligeramente y que las operaciones de limpieza de estas zonas se efectuaron bajo la dirección de la autoridad portuaria de Gibraltar.
- 3.10.4 Se señaló también que la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima de España (SASEMAR) había movilizado una gran cantidad de equipos, y que en este caso se había desplegado poco equipo debido a la cantidad limitada de hidrocarburos derramados. El Comité tomó nota de que en España y Gibraltar se habían colocado algunas barreras de protección en las caletas de ríos y las entradas de puertos. El Comité tomó nota además de que SASEMAR había designado una empresa de salvamento para retirar la carga restante de los restos del naufragio en el lecho marino, de que esta operación se había completado sin pérdidas adicionales de hidrocarburos y de que posteriormente la empresa de salvamento había extraído los restos del naufragio.
- 3.10.5 Se señaló que la cuantía de limitación aplicable al *Spabunker IV* en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 era de 3 millones de DEG (€4,9 millones o £2,6 millones).
- 3.10.6 El Comité tomó nota de que el Gobierno español había 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, de que otras reclamaciones presentadas por demandantes particulares, por costes de limpieza y medidas preventivas en España, ascendían a €628 000 (£438 000) y que las autoridades de Gibraltar habían presentado reclamaciones por un total de £18 350 por costes de limpieza y medidas preventivas.
- 3.10.7 Se señaló que, aunque la cuantía total de las reclamaciones excediese de la cuantía de limitación aplicable al *Spabunker IV*, la reclamación del Gobierno español estaba relacionada con operaciones que tenían una doble finalidad, a saber, medidas preventivas y retirada de los restos del naufragio. El Comité señaló que se estaba evaluando esta reclamación.
- 3.10.8 El Comité tomó nota de la opinión del Director de que era poco probable que el Fondo de 1992 tuviese que hacer pagos de indemnización derivados del siniestro del *Spabunker IV* pero que no obstante, decidió autorizar al Director a liquidar las reclamaciones surgidas de este siniestro en la medida en que dichas reclamaciones no den pie a cuestiones de principio que no hayan sido previamente examinadas por los órganos rectores de los Fondos.

3.11 Siniestros del *Duck Yang* y el *Kyung Won*

- 3.11.1 El Comité Ejecutivo tomó nota de la información que se facilita en el documento 92FUND/EXC.22/13 con respecto a los siniestros del *Duck Yang* y el *Kyung Won*, que se produjeron el 12 de septiembre de 2003.

Duck Yang

- 3.11.2 El Comité tomó nota de que el buque tanque coreano *Duck Yang* había garreado el ancla en el puerto de Busán (República de Corea), a consecuencia de fuertes vientos y marejada creados por el tifón 'Maemi', y de que el buque había colisionado con una gabarra y la pared de un muelle en el embarcadero central del puerto antes de acostarse y hundirse. El Comité señaló también que se habían dado por desaparecidos también al capitán del buque y al jefe de máquinas. Se tomó nota además de que se habían derramado unas 300 toneladas estimadas de fueloil pesado de dos tanques de carga cuyas tapas de registro estaban abiertas y de otro tanque de carga cuyo forro exterior se había perforado. Se señaló asimismo que el propietario del buque había contratado a una empresa local de salvamento, que había logrado izar el buque del agua por medio de grúas flotantes y que los hidrocarburos restantes a bordo habían sido transferidos entonces a otro buque tanque.
- 3.11.3 El Comité tomó nota de que el *Duck Yang* tenía un seguro de responsabilidad por contaminación de la Korea Shipping Association (KSA), que había decidido cooperar sobre la misma base que la acordada con respecto a los siniestros del *Buyang* y del *Hana* (véanse párrafos 3.9.2 y 3.9.6 anteriores). El Comité tomó nota de que la KSA y el Fondo de 1992 habían designado conjuntamente un equipo de inspectores y de peritos coreanos.
- 3.11.4 Se señaló que el 13 de septiembre de 2003 la Policía Marítima, la Armada y varios contratistas comerciales habían movilizado una flota de 27 naves de respuesta a la contaminación para contener los hidrocarburos que se habían derramado, que las operaciones de limpieza en el mar terminaron siete días después, pero que la limpieza de los embarcaderos, rompeolas y otras estructuras de origen industrial no se esperaba que concluyese hasta mediados de octubre.
- 3.11.5 Se señaló que los hidrocarburos se habían extendido por todos los confines del puerto de Busán, a consecuencia de lo cual quedaron contaminados los cascos de más de 100 buques. Se señaló además que la limpieza de los cascos de algunos buques había resultado difícil debido a la accesibilidad reducida entre los buques y las paredes de los muelles, y los cambios en francobordo de los buques al cargar o descargar el cargamento. También se tomó nota de que varios embarcaderos quedaron tan fuertemente contaminados que los buques no pudieron atracar hasta que se hubiesen limpiado.
- 3.11.6 El Comité tomó nota de que, a consecuencia del confinamiento de los hidrocarburos en las zonas portuarias, el impacto en las pesquerías había sido mínimo pero que varios restaurantes de marisco crudo, que extraían agua del mar para sus tanques de retención, tuvieron que interrumpir su actividad debido a la presencia de hidrocarburos.
- 3.11.7 El Comité Ejecutivo tomó nota de que el límite aplicable al *Duck Yang* conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 era de 3 millones de DEG (£2,6 millones).
- 3.11.8 Se señaló que el total de los costes de limpieza, incluida la limpieza de los cascos de los buques, contraídos hasta el 1 de octubre de 2003 se estimó aproximadamente en Won 3 000 millones (£1,6 millones). También se señaló que se esperan reclamaciones de empresas de estiba, la asociación de prácticos y empresas de remolques por pérdida de ingresos debido a la interrupción portuaria durante las operaciones de limpieza, así como de los propietarios de restaurantes de marisco crudo por pérdida de ingresos.

3.11.9 El Comité tomó nota que era demasiado pronto para saber si la cuantía total de las reclamaciones admisibles resultantes de este siniestro excedería de la cuantía de limitación aplicable al *Duck Yang*.

3.11.10 El Comité Ejecutivo decidió autorizar al Director a liquidar las reclamaciones resultantes del siniestro en la medida en que no planteen cuestiones de principio que no hubiesen sido examinadas antes por los órganos rectores de los Fondos.

Kyung Won

3.11.11 El Comité Ejecutivo tomó nota de que la gabarra tanque coreana *Kyung Won* (144 AB), estando amarrada cerca del puerto de Gwangyang, Isla de Namhae, República de Corea, había encallado en el rompeolas de la aldea de Yu Po cuando pasaba el tifón 'Maemi'. Se tomó nota de que aproximadamente 100 toneladas de fueloil pesado se habían derramado de un tanque de carga agrietado antes de que un contratista pudiera sellar las grietas y transferir los hidrocarburos restantes. El Comité tomó nota de que el 14 de septiembre de 2003 la gabarra había sido remolcada a un astillero de Busán para efectuar reparaciones.

3.11.12 Se señaló que el Fondo de 1992 había designado un equipo de inspectores y de peritos coreanos para controlar las operaciones de limpieza e investigar el impacto potencial de la contaminación en las pesquerías y maricultura.

3.11.13 También se señaló que el 13 de septiembre la Policía Marítima, un contratista privado de limpieza y la Korean Marine Pollution Response Corporation (KMPRC) habían desplegado 31 naves de respuesta para emprender operaciones de limpieza en el mar. Se señaló que estas operaciones terminaron tras cuatro días, quedando los hidrocarburos restantes atrapados en las orillas. Se indicó también que tres contratistas que trabajaban bajo la dirección de la KMPRC, habían participado asimismo en las operaciones de limpieza en las orillas con la ayuda de mano de obra local. Se señaló que se esperaba que estas operaciones tardasen un mínimo de dos meses en concluir.

3.11.14 El Comité tomó nota de que quedaron contaminados por los hidrocarburos aproximadamente 14 km de litoral, a lo largo del cual se sitúan 17 aldeas de pescadores. Se señaló que las orillas consisten en una mezcla de arena, guijarros y rocas, así como rompeolas y escollera. También se señaló que las actividades de pesca y maricultura realizadas en la zona comprenden la recogida intermareal de productos marinos, pesca costera con naves, y redes fijas, cetarias y criaderos en tierra que producen una serie de productos marinos. Se señaló asimismo que numerosas de estas actividades también habían sufrido los efectos directos del tifón.

3.11.15 El Comité tomó nota asimismo de que aunque se prevén reclamaciones por los costes de las operaciones de limpieza y reclamaciones de indemnización respecto a pérdidas en los sectores de pesca y maricultura, no es posible estimar la magnitud de las reclamaciones en esta coyuntura.

3.11.16 El Comité señaló que en el momento del siniestro el *Kyung Won* no estaba inscrito en ninguna sociedad de clasificación y no tenía ningún seguro de responsabilidad y que parecía que el seguro de responsabilidad había terminado en mayo de 2002 cuando el propietario del buque se declaró en quiebra. Se señaló que los antiguos empleados del propietario del buque habían seguido explotando la nave como gabarra de suministro.

3.11.17 El Comité Ejecutivo decidió autorizar al Director a liquidar las reclamaciones de indemnización resultantes del siniestro del *Kyung Won* en la medida en que no planteen cuestiones de principio que no hubiesen sido examinadas antes por los órganos rectores de los Fondos.

3.11.18 Se señaló que puesto que el *Kyung Won* no tenía seguro de responsabilidad por contaminación era poco probable que el propietario del buque contase con los recursos financieros para efectuar pagos de indemnización significativos. Por lo tanto, el Comité decidió que el

Fondo de 1992 debería pagar las reclamaciones liquidadas incluso si el propietario del buque no había efectuado ningún pago.

4 Lecciones aprendidas del siniestro del *Nakhodka*

- 4.1 El Comité Ejecutivo tomó nota de la información que consta en el documento 92FUND/EXC.22/12 (71FUND/AC.12/14).
- 4.2 El Comité tomó nota de que en su sesión de octubre de 2002 el Consejo Administrativo del Fondo de 1971 había refrendado una propuesta del Director de que éste presentase un informe a los órganos rectores en sus sesiones de octubre de 2003 sobre los puntos suscitados por la delegación japonesa y otras cuestiones afines tras un nuevo examen de las lecciones que se podrían aprender del siniestro del *Nakhodka* (documentos 92FUND/EXC.18/14, párrafo 3.3.33 y 71FUND/AC.9/20, párrafo 15.6.33).
- 4.3 El Comité tomó nota de que el Director había reconocido la excelente labor de todos los expertos y el personal de la oficina de reclamaciones contratado por el UK Club y los Fondos para ocuparse de las reclamaciones derivadas del siniestro del *Nakhodka* y que no se debe inferir crítica de su objetividad y profesionalismo de las declaraciones en el documento 92FUND/EXC.22/12 o las lecciones aprendidas y las conclusiones extraídas.
- 4.4 El Comité tomó nota de que se habían aprendido varias lecciones en la tramitación de las reclamaciones derivadas del siniestro del *Nakhodka*, habida cuenta de lo cual, se habían aplicado diferentes procedimientos para ocuparse de las reclamaciones derivadas de los siniestros del *Erika* y el *Prestige*, y que estos procedimientos también podrían ser aplicables en caso de otro siniestro importante en Japón. El Comité tomó nota de las principales lecciones aprendidas y las conclusiones para las mejoras:
 - i) Había escasez de inspectores de marina en Japón con los conocimientos especializados necesarios para evaluar reclamaciones en lo que respecta a los costes de limpieza y medidas preventivas, con un conocimiento suficientemente bueno del idioma inglés y dispuestos y capaces de trabajar para el Fondo de 1992 y el asegurador del propietario del buque a tiempo completo por un mínimo de tres años. Para que los expertos de los Fondos puedan centrar sus esfuerzos en la evaluación de las reclamaciones a fin de acelerar el proceso general, se concluye que no se deben emplear, en la medida de lo posible, para administrar y dirigir la Oficina de Tramitación de Reclamaciones. Los Fondos ya han adoptado esta política al montar esas oficinas en Francia y España respondiendo a los siniestros del *Erika* y *Prestige*. El papel primordial de los gerentes y personal designado para administrar esas oficinas era facilitar la presentación y tramitación puntual de las reclamaciones de daños por contaminación y el pago de indemnización. Aunque en estos casos la Oficina de Tramitación de Reclamaciones sirve de centro de coordinación para los demandantes, el personal no está autorizado a efectuar la evaluación de las reclamaciones ni expresar opiniones a los demandantes respecto a la admisibilidad de sus reclamaciones o las cuantías reclamadas.
 - ii) Una de las partes del proceso de tramitación de reclamaciones que más tiempo consume era el escrutinio y recopilación en formato electrónico de la cantidad voluminosa de documentos presentados por los demandantes. Se concluyó que la Secretaría debería dar mayor asistencia a los demandantes en la presentación de sus reclamaciones y debería alentarlos a presentarlos en formato electrónico. Hay que reconocer, con todo, que la tramitación de reclamaciones presentadas en un idioma distinto a los oficiales del Fondo de 1992 todavía llevaría considerable tiempo en el caso de grandes siniestros que entrañan miles de reclamaciones.
 - iii) La elaboración de informes de evaluación también consumió mucho tiempo debido al nivel de detalle que figura en los informes. Se concluyó que el Fondo debería proporcionar a los expertos formatos genéricos de informes para diferentes categorías de

reclamaciones a fin de asegurar de que las evaluaciones se presentan de modo uniforme y solamente con el nivel de detalle requerido por el Fondo y el asegurador del propietario del buque para tramitar las reclamaciones. Esos informes genéricos ya se han elaborado para siniestros recientes respecto a algunas reclamaciones de pesca y otras reclamaciones por pérdidas económicas, y dichos informes deberían hacerse extensivos para incluir todo tipo de reclamaciones.

- iv) Las reclamaciones de pesca fueron evaluadas por el mismo grupo de inspectores que trató de las reclamaciones por costes de limpieza, lo que se sumó a su ya pesada carga de trabajo. Japón y la República de Corea son los únicos Estados Miembros del Fondo en que este último y el asegurador habían tendido a confiar en los inspectores de marina para emprender la evaluación de las reclamaciones de pesca. Aunque estos inspectores tienen considerable experiencia en la tramitación de esas reclamaciones, el número limitado de personas cualificadas se tradujo inevitablemente en retrasos al completar las evaluaciones. Se concluyó que, si un siniestro importante originase un gran número de reclamaciones individuales de pesca, el Fondo y los aseguradores deberían considerar el contratar a expertos de pesca japoneses para evaluar las reclamaciones en lo sucesivo. Las Orientaciones Técnicas, que están siendo elaboradas por los expertos de los Fondos, deberán prestar asistencia a este respecto (véase documento 92FUND/A.8/24).
 - v) Como se ha indicado anteriormente, antes del siniestro del *Nakhodka* los inspectores de marina que se encargaron de las evaluaciones de las reclamaciones del sector de turismo no contaban con experiencia previa de tales reclamaciones, lo que inevitablemente contribuyó a retrasos al completar las evaluaciones. En el caso de otro siniestro en Japón que entrañe un gran número de reclamaciones del sector de turismo, el Fondo debería pensar en contratar a personas con conocimientos especializados de contabilidad, reconociendo que aún será necesario facilitar formación y supervisión. La experiencia del Fondo de 1992 de haber tenido que tramitar unas 3 500 reclamaciones de turismo derivadas del siniestro del *Erika* indicó que las personas con experiencia en contabilidad, además de ser más numerosas que los inspectores de marina, estaban mejor equipadas para interpretar la documentación financiera facilitada en apoyo de las reclamaciones de turismo.
- 4.5 Varias delegaciones expresaron su apreciación por la información objetiva contenida en el documento y consideraban que deberían realizarse reseñas similares después de otros siniestros importantes. Una delegación propuso que los resultados del estudio se incorporasen al Informe Anual de los Fondos y que tal vez fuesen examinados también por el Grupo de Trabajo Intersesiones que se había creado por la Asamblea para considerar la idoneidad de los Convenios de 1992.
- 4.6 El Presidente del Grupo de Trabajo Intersesiones manifestó que era importante tener en cuenta que la finalidad del Grupo de Trabajo era considerar cambios fundamentales en las disposiciones de los Convenios y que las lecciones aprendidas del proceso de tramitación de reclamaciones constituían una cuestión para los procedimientos de gestión interna de los Fondos.
- 4.7 Una delegación manifestó que no había tenido suficiente tiempo para examinar el documento en detalle y propuso que un nuevo debate de las lecciones aprendidas sería apropiado en la próxima sesión de los órganos rectores.
- 4.8 Otra delegación tomó nota de que la cuestión de la recuperación de los costes era un aspecto esencial pero a menudo soslayado de los planes de emergencia para los derrames de hidrocarburos y que los Estados Miembros podían aprovechar las lecciones aprendidas para decidir qué nuevas medidas debían adoptar para facilitar esto. Se señaló que podía ser útil que los Fondos dialogaran con el Grupo de Trabajo del Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos (OPRC) establecido por el Comité de Protección del Medio Marino de la OMI.

- 4.9 Una delegación propuso que el Órgano de Auditoría creado por la Asamblea del Fondo de 1992 debería llevar a cabo un examen de la gestión de los siniestros por el Fondo.
- 4.10 El Director declaró que la intención era llevar a cabo nuevos exámenes a la luz de las experiencias obtenidas al tratar de los siniestros del *Erika* y el *Prestige* y que ello podría conducir a cambios en los procedimientos de tramitación de reclamaciones de los Fondos. El Director sugirió que una vez se completasen estos exámenes y los órganos rectores hubiera tenido la oportunidad de debatir las lecciones aprendidas con más detalle, tal vez fuese apropiado que el Órgano de Auditoría los tuviese en cuenta en el contexto de la evaluación de la gestión del riesgo.
- 4.11 El Comité Ejecutivo decidió volver a la cuestión de las lecciones aprendidas de los siniestros del *Nakhodka* y otros siniestros importantes en una futura sesión.

5 Sesiones futuras

- 5.1 El Comité Ejecutivo decidió celebrar su 23ª sesión el 24 de octubre de 2003.
- 5.2 El Comité decidió celebrar nuevas sesiones durante las semanas del 23 de febrero y del 24 de mayo de 2004, de ser preciso.
- 5.3 Se decidió que el Comité celebraría su sesión habitual de otoño durante la semana del 18 de octubre de 2004.

6 Otros asuntos

No se suscitó ninguna cuestión en relación con este punto del orden del día.

7 Aprobación del Acta de las Decisiones

El proyecto de Acta de las Decisiones del Comité Ejecutivo, que figura en el documento 92FUND/EXC.22/WP.1, fue aprobado, a reserva de ciertas enmiendas.
