



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

COMITÉ EJECUTIVO
8ª sesión
Punto 5 del orden del día

92FUND/EXC.8/8
6 julio 2000
Original: INGLÉS

ACTA DE LAS DECISIONES DE LA OCTAVA SESIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO

(celebrada del 5 al 6 de julio de 2000)

Presidente: Profesor L S Chai (República de Corea)

Vicepresidente: Sr J Wren (Reino Unido)

Apertura de la sesión

1 Aprobación del orden del día

El Comité Ejecutivo aprobó el orden del día, que figura en el documento 92FUND/EXC.8/1.

2 Examen de los poderes de los representantes

2.1 Estuvieron presentes los siguientes miembros del Comité Ejecutivo:

| | | |
|-----------|----------------|--------------------|
| Alemania | Grecia | Reino Unido |
| Canadá | Islas Marshall | República de Corea |
| Dinamarca | Letonia | Túnez |
| España | Liberia | Venezuela |
| Francia | México | |

El Comité Ejecutivo tomó nota de la información proporcionada por el Director de que todos los miembros del Comité antes mencionados habían presentado sus poderes, los cuales estaban en regla.

2.2 Estuvieron representados como observadores los siguientes Estados Miembros:

| | | |
|-----------------------------------------------------|-----------|--------------|
| Argelia | Filipinas | Noruega |
| Bélgica | Finlandia | Países Bajos |
| China (Región Administrativa Especial de Hong Kong) | Granada | Panamá |
| Chipre | Irlanda | Suecia |
| | Japón | |

2.3 Estuvieron representados como observadores los siguientes Estados no Miembros:

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

| | | |
|-------------------|--------|-------------------|
| Antigua y Barbuda | India | Polonia |
| Fiji | Italia | Trinidad y Tabago |
| Georgia | Malta | |

Otros Estados

| | | |
|----------------|---------|-----------------------|
| Arabia Saudita | Ecuador | República Árabe Siria |
| Chile | Nigeria | Turquía |

2.4 Estuvieron representadas como observadoras las organizaciones intergubernamentales y las organizaciones internacionales no gubernamentales que se indican a continuación:

Organizaciones Intergubernamentales:

Fondo Internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos 1971 (Fondo de 1971)

Organización Marítima Internacional (OMI)

Comisión Europea (CE)

Organizaciones internacionales no gubernamentales:

Asociación Internacional de Armadores Independientes de Petroleros (INTERTANKO)

Comité Marítimo Internacional (CMI)

Consejo Europeo de la Industria Química (CEFIC)

Federación de Asociaciones Europeas de Almacenamiento de Tanques (FETSA)

Federación Internacional Anticontaminación de Armadores de Buques Tanque (ITOPF)

Foro Marítimo Internacional de Compañías Petroleras (OCIMF)

Grupo Internacional de Clubes P & I

Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza y sus Recursos (UICN)

3 Siniestro del *Erika*

3.1 El Comité Ejecutivo tomó nota de las novedades respecto del siniestro del *Erika*, que constan en los documentos 92FUND/EXC.8/2 y 92FUND/EXC.8/2/Add.1.

3.2 La delegación francesa manifestó que la situación relativa a las operaciones de limpieza había mejorado en gran medida desde la última sesión del Comité y que numerosas playas habían sido objeto de reconocimientos y estaban abiertas al público. La delegación francesa mencionó también que los preparativos para las operaciones de bombeo se habían realizado de modo muy satisfactorio. Dicha delegación se refirió al estudio en profundidad que había sido realizado en el seno del Ministerio de Economía, Finanzas Industria de Francia sobre el impacto potencial de la contaminación por hidrocarburos sobre el sector del turismo, que podría resultar ser muy útil para el Comité a la hora de adoptar su decisión sobre el nivel de los pagos.

Operaciones para prevenir nuevos escapes de hidrocarburos de los restos del naufragio

- 3.3 El Comité Ejecutivo tomó nota de que las operaciones para extraer los hidrocarburos de la sección de proa hundida del *Erika* habían comenzado el 3 de julio de 2000, que al 4 de julio de 2000 se habían extraído 1 268 toneladas de hidrocarburos, y que se esperaba que el bombeo del petróleo de ambas partes de los restos del naufragio concluyese en octubre de 2000.

Tramitación de reclamaciones

- 3.4 El Comité Ejecutivo recordó que, en previsión de un elevado número de reclamaciones, el asegurador del *Erika*, la Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Ltd (Steamship Mutual) y el Fondo de 1992 habían establecido una Oficina de Tramitación de Reclamaciones en Lorient.
- 3.5 El Comité Ejecutivo señaló la intrusión de algunas personas en la Oficina de Tramitación de Reclamaciones de Lorient el 13 de marzo de 2000. Asimismo señaló que cuatro personas habían entrado por la fuerza en la oficina de los expertos del Fondo de 1992 en Brest el 9 de mayo de 2000, que estas personas habían amenazado al personal de dicha oficina y que habían presentado documentos a los medios de difusión que contenían amenazas contra los expertos y sus familias.
- 3.6 La delegación francesa mencionó los lamentables incidentes a que se refiere el párrafo 3.5 y manifestó que las autoridades francesas habían tomado las medidas necesarias para impedir sucesos similares en lo sucesivo.
- 3.7 Si bien comprendía los sentimientos de las personas de la zona afectada por el siniestro del *Erika*, el Comité Ejecutivo refrendó la postura adoptada por el Director en el sentido de que son inaceptables los ataques, amenazas o intimidación contra el personal de la Oficina de Tramitación de Reclamaciones u otras personas contratadas por el Fondo, así como contra sus familias, y que no le sería posible al Fondo de 1992 mantener las operaciones en Francia si continuase tal conducta.

Reclamaciones de indemnización

- 3.8 El Comité Ejecutivo tomó nota de que al 30 de junio de 2000 la Oficina de Tramitación de Reclamaciones de Lorient había recibido 1 158 reclamaciones de indemnización más 492 reclamaciones complementarias y que hasta aquella fecha la Steamship Mutual había efectuado pagos provisionales a 415 demandantes por un total de FFr10 473 923 (£1 millón). Se observó también que la Steamship Mutual había autorizado pagos provisionales por otros FFr1 311 034 (£130 000) a 262 demandantes. Asimismo se observó que el Director había aprobado las reclamaciones en cuestión por las cuantías que formaban la base de los pagos.

Proceso de limitación

- 3.9 El Comité recordó que, a petición del propietario del buque, el Tribunal de Comercio de Nantes había determinado la cuantía de limitación aplicable al *Erika* en FFr84 247 733 (£8,4 millones).

Máxima cuantía pagadera en virtud de los Convenios de 1992

- 3.10 El Comité Ejecutivo recordó que en su 6ª sesión había decidido que la conversión de 135 millones de DEG a francos franceses debía efectuarse sobre la base de los tipos aplicables el 15 de febrero de 2000, lo que suponía 135 millones de DEG = FFr1 211 966 881 (documento 92FUND/EXC.7/5, párrafo 3.3.23).

Otras fuentes de fondos

- 3.11 El Comité Ejecutivo tomó nota de que el Gobierno francés había establecido un procedimiento conforme al cual los demandantes cuyas reclamaciones hayan sido evaluadas por los expertos técnicos del Fondo de 1992 y la Steamship Mutual, y hayan sido aprobadas por el Fondo, podrían obtener pagos anticipados del Banque du développement des petites et moyennes entreprises (Banco de desarrollo de las pequeñas y medianas empresas). Se observó que estos anticipos representarían cierto porcentaje de las sumas aprobadas para las distintas reclamaciones por el Fondo de 1992 y la Steamship Mutual, tras deducción de toda cuantía recibida de la Steamship Mutual y del Fondo de 1992.
- 3.12 Se tomó nota de que el Gobierno francés había introducido también un plan para facilitar pagos de urgencia en el sector de pesca y que este plan es administrado por OFIMER (Oficina nacional interprofesional de los productos del mar y de la acuicultura), organismo gubernamental adjunto al Ministerio de Agricultura y Pesca de Francia. Se señaló además que OFIMER puede realizar pagos a los demandantes de hasta FFr200 000 (£20 000) sobre la base de su propia evaluación de las pérdidas.
- 3.13 El Comité Ejecutivo expresó su apreciación por las medidas adoptadas por el Gobierno francés al establecer los procedimientos administrados por el Banco de desarrollo de las pequeñas y medianas empresas y OFIMER.

Pagos por el asegurador del armador

- 3.14 El Comité tomó nota de que hasta el 31 de mayo de 2000 los pagos fueron efectuados por la Steamship Mutual con carácter provisional en los casos pertinentes. Asimismo tomó nota de que al final de mayo 2000 gran número de otras reclamaciones habían sido aprobadas por la Steamship Mutual y el Fondo de 1992, pero, comoquiera que estos demandantes no estaban abocados a especiales dificultades financieras, no se les habían efectuado pagos provisionales. Se tomó nota además de que, a fin de garantizar que recibiesen indemnización todos los demandantes cuyas reclamaciones hubiesen sido aprobadas, la Steamship Mutual decidió abonar a todos los demandantes el 50% de las cuantías aprobadas de sus reclamaciones respectivas y que a consecuencia de ello se habían efectuado pagos durante junio de 2000 a 93 demandantes.
- 3.15 El Comité Ejecutivo expresó su apreciación por la postura adoptada por Steamship Mutual y observó que ésta había confirmado que está dispuesta a continuar pagando el 50% de las cuantías aprobadas de cualesquiera reclamaciones hasta que el total de los pagos se acerque a la cuantía de limitación de aproximadamente FFr84 millones.
- 3.16 Una delegación expresó la opinión de que, si bien acogía con beneplácito la decisión de Steamship Mutual de continuar efectuando pagos al 50%, esta decisión no debía influir en el Comité Ejecutivo a la hora de adoptar su decisión, ya que el riesgo del asegurador era considerablemente menor que el del Fondo de 1992.

Compromisos de Total Fina y el Gobierno francés

- 3.17 Se recordó que Total Fina se había comprometido a no proseguir sus reclamaciones contra el Fondo de 1992 o contra el fondo de limitación del armador relativas al costo de las inspecciones y operaciones que se hayan realizado respecto al naufragio (incluida la remoción de los hidrocarburos), si la presentación de tales reclamaciones diese como resultado que la cuantía total de las reclamaciones derivadas de este siniestro excediese de la cuantía máxima de indemnización disponible conforme a los Convenios de 1992, o sea 135 millones de DEG, y en la medida en que diese tal resultado. Se recordó también que Total Fina había asumido un compromiso correspondiente con respecto al costo de la recogida y eliminación de los desechos oleosos generados por las operaciones de limpieza, al costo de su participación en la limpieza de la playa

hasta un máximo de FFr40 millones y al costo de una campaña publicitaria para restaurar la imagen turística de la costa atlántica hasta un máximo de FFr30 millones.

- 3.18 El Comité recordó que el Gobierno francés se había comprometido a no promover reclamaciones de indemnización contra el Fondo de 1992 o el fondo de limitación si la presentación de tales reclamaciones diese como resultado que se excediese la cuantía máxima disponible conforme a los Convenios de 1992, y en la medida en que diese tal resultado. Se recordó asimismo que este compromiso cubría todos los gastos incurridos por el Estado francés para combatir la contaminación, entre otros los gastos comprendidos dentro del marco del Plan Polmar, así como todas las medidas que el Estado pudiese adoptar en diferentes sectores para reducir las consecuencias del siniestro, inclusive cualesquiera campañas publicitarias a tal efecto. También se recordó que la delegación francesa había hecho ver que las reclamaciones del Gobierno francés tendrían preferencia sobre cualesquiera reclamaciones de Total Fina.
- 3.19 La postura adoptada por Total Fina y el Gobierno francés fue de nuevo bien acogida por el Comité, ya que su decisión de ponerse al final de la cola era de considerable asistencia para decidir el nivel total de las posibles reclamaciones.

Decisiones del Comité en anteriores sesiones

- 3.20 El Comité Ejecutivo recordó que en sus sesiones 6^a y 7^a el Comité había autorizado al Director a efectuar liquidaciones finales en nombre del Fondo de 1992 de todas las reclamaciones derivadas de este siniestro, en la medida en que las reclamaciones no diesen pie a cuestiones de principio que no hubiesen sido decididas antes por uno de los órganos rectores del Fondo de 1971 o el Fondo de 1992, o sea sus Asambleas o Comités Ejecutivos (documentos 92FUND/EXC.6/5, párrafo 3.9 y 92FUND/EXC.7/5, párrafo 3.3.11).
- 3.21 Se recordó que, dada la incertidumbre en cuanto al nivel total de las reclamaciones reconocidas, el Comité Ejecutivo había decidido en aquellas sesiones que la autorización al Director para efectuar pagos se limitase de momento a los pagos provisionales en virtud del artículo 7.9 del Reglamento Interior (documentos 92FUND/EXC.6/5, párrafo 3.18 y 92FUND/EXC.7/5, párrafo 3.3.12).
- 3.22 Una delegación llamó la atención sobre el hecho de que la autorización al Director para efectuar pagos provisionales en virtud del artículo 7.9 del Reglamento Interior estaba supeditada a varias restricciones y que pudiera ser apropiado, por lo tanto, volver a examinar aquel artículo.

Estimaciones de la cuantía total de las reclamaciones reconocidas y examen del nivel de pagos del Fondo de 1992

- 3.23 El Comité tomó nota de que se habían recibido reclamaciones por operaciones de limpieza de varias comunas, relativas sobre todo a costos fijos que no eran admisibles para su reembolso conforme al Plan Polmar y que se esperaba que se presentasen nuevas reclamaciones de este tipo. Se tomó nota además de que era posible que algunas comunas presentasen reclamaciones contra el propietario del buque/Steamship Mutual y el Fondo de 1992 también con respecto a costos adicionales, en vez de presentar sus reclamaciones por tales costos conforme al Plan Polmar. El Comité tomó nota de la opinión del Director de que era difícil estimar la cuantía total de las reclamaciones de limpieza que se pudieran presentar directamente al Fondo de 1992 y a la Steamship Mutual, pero que estas reclamaciones podían ser por un total de unos FFr200 - 300 millones (£20 - 30 millones).
- 3.24 El Comité Ejecutivo tomó nota de que, con respecto al sector de pesca y maricultura, se calculaba por los expertos del Fondo de 1992 que el total de reclamaciones por pérdidas económicas podría ser del orden de FFr200 millones (£20 millones) y que a ello habría que añadir las reclamaciones por campañas publicitarias para contrarrestar los efectos negativos del siniestro.

- 3.25 El Comité tomó nota del resultado de un extenso estudio realizado en el seno del Ministerio de Economía, Finanzas e Industria de Francia sobre el alcance de los daños causados por el siniestro del *Erika* a la industria del turismo, como resumió el Director en el Anexo I del documento 92FUND/EXC.8/2/Add.1. Se observó que en el estudio se estimaba que la cuantía total de las reclamaciones admisibles estaría comprendida en la gama de FFr800 - 1 500 millones (£80 - 150 millones). El Comité tomó nota también de las observaciones formuladas sobre los resultados del estudio por los expertos del Fondo de 1992, L & R Consulting (L & R), presentadas en el Anexo II de dicho documento.
- 3.26 Los expertos del Ministerio de Economía, Finanzas e Industria de Francia, que habían realizado el estudio, dieron una explicación de la metodología aplicada en dicho estudio y el alcance de los recursos e información utilizados para recopilarlo.
- 3.27 El Comité observó que existe gran incertidumbre, tras el siniestro del *Erika*, sobre los efectos de los daños por contaminación en el sector de turismo. El Comité observó además que el estudio realizado en el seno del Ministerio de Economía, Finanzas e Industria de Francia destaca la dificultad extrema de pronosticar con precisión el comportamiento probable del sector de turismo durante la temporada de verano de 2000. Se observó que se mencionó en el informe del estudio que esta incertidumbre se refuerza por la atención de los medios informativos y la condición de las playas, así como el riesgo asociado con la operación de recobrar los hidrocarburos restantes del *Erika*.
- 3.28 El Comité tomó nota de que el Director, así como L & R, estaban impresionados por la profundidad del análisis realizado en el Ministerio de Economía, Finanzas e Industria de Francia. Se observó que se han realizado investigaciones exhaustivas a nivel tanto macro como microeconómico, sobre la base, entre otras cosas, de detalladas estadísticas relativas a la industria de turismo.
- 3.29 La delegación del Reino Unido estaba de acuerdo en que las investigaciones realizadas por el Gobierno francés eran muy impresionantes pero dijo que, como cuestión de política, el Comité no debía basar las decisiones sobre el nivel de los pagos enteramente en la información facilitada por el Gobierno del país afectado. Aquella delegación sugirió, por lo tanto, que los expertos del Fondo de 1992 fuesen invitados a dar al Comité su opinión sobre el estudio del Ministerio francés.
- 3.30 Los expertos del Fondo de 1992 confirmaron que habían quedado impresionados por el nivel de los recursos movilizados por el Gobierno francés y que sus resultados se correlacionan bastante de cerca con los de sus propias investigaciones. Los expertos del Fondo de 1992 destacaron que la situación en Francia cambia a diario. Manifestaron que los resultados de las recientes inspecciones de las playas de la zona habían sido positivos y que los medios informativos habían transmitido esto al público francés. Los expertos expresaron la opinión de que el resultado de la temporada de turismo de 2000 pudiera acercarse más a la gama inferior de las cifras que a la gama superior estimada por los expertos del Gobierno francés.
- 3.31 El Comité consideró que las conclusiones del estudio realizado en el Ministerio proporcionan la mejor estimación que cabría obtener en esta coyuntura de la cuantía total de las posibles reclamaciones admisibles en el sector de turismo. Sin embargo, el Comité compartía las preocupaciones expresadas en el informe del estudio y por L & R en cuanto a la incertidumbre de las estimaciones. En particular, el Comité observó que las estimaciones del informe se basan en la política y criterios de los FIDAC respecto a la admisibilidad de las reclamaciones por pérdida económica exclusiva. Se observó que se había notificado al Director que los tribunales franceses podrían adoptar un enfoque más amplio en su interpretación del concepto de daños debidos a la contaminación.
- 3.32 Durante los debates se subrayó que el Fondo de 1992 no debía escatimar esfuerzos para poner la indemnización a disposición de las víctimas lo antes posible, a fin de demostrar que el régimen de

indemnización establecido por los Convenios de 1992 funciona satisfactoriamente y no hay necesidad de crear ningún otro plan de responsabilidad. Se hizo ver que el porcentaje al que se pagan las reclamaciones tiene que ser significativo para que los demandantes se animen a a zanjar sus reclamaciones extrajudicialmente. Varias delegaciones apoyaron esta opinión, en particular porque podría ser contraproducente que el Fondo fijase el pago a un porcentaje demasiado bajo de las reclamaciones reconocidas.

- 3.33 El Comité Ejecutivo recordó que la Asamblea había adoptado el parecer de que – al igual que el Fondo de 1971 - el Fondo de 1992 debe ejercer cautela en el pago de reclamaciones si existe el riesgo de que la cuantía total de las reclamaciones derivadas de un siniestro concreto pudiera exceder de la cuantía total de indemnización disponible en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y del Convenio del Fondo de 1992, ya que conforme al artículo 4.5 del Convenio del Fondo de 1992 ha de darse a todos los demandantes igual tratamiento. El Comité recordó además que la Asamblea había expresado el parecer de que es necesario mantener el equilibrio entre la importancia de que el Fondo de 1992 pague indemnización lo antes posible a las víctimas de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos y la necesidad de evitar una situación de pago excesivo.
- 3.34 El Comité Ejecutivo tomó nota de que, a los efectos de su examen del nivel de los pagos del Fondo de 1992, se puede hacer caso omiso de las reclamaciones de Total Fina y el Gobierno francés a que se refieren los párrafos 3.17 y 3.18 supra, puesto que sólo se daría curso a dichas reclamaciones si se hubiesen pagado en su totalidad todas las demás reclamaciones, y en la medida en que lo hubiesen sido. También observó el Comité que las mayores cifras estimadas de las reclamaciones por operaciones de limpieza, las reclamaciones del sector de pesca y maricultura y del sector de turismo ascienden a un total de unos FFr2 000 millones (£200 millones), más los costos de campañas publicitarias en los sectores de pesca y turismo para contrarrestar el efecto negativo del siniestro. El Comité tomó nota de la opinión del Director de que, si es correcta esta cifra, sería posible fijar el nivel de los pagos del Fondo de 1992 en un 50% de la pérdida o daños probados padecidos por los distintos demandantes. Sin embargo, el Comité observó además que hay una serie de incertidumbres significativas en estas estimaciones, en particular en cuanto a las reclamaciones en el sector del turismo, el riesgo de nueva contaminación de resultas de un escape de hidrocarburos durante la operación de bombeo y el enfoque adoptado por los tribunales franceses sobre los criterios para la admisibilidad de las reclamaciones.
- 3.35 Todas las delegaciones recalcaron la dificultad de tomar tal decisión en estas circunstancias. La mayoría de las delegaciones expresaron su apoyo a que el nivel de los pagos del Fondo de 1992 se fijase en el 50%. Ciertas delegaciones mostraron preferencia por fijar el nivel de los pagos en el 40% en vista de la incertidumbre en cuanto a la suma total de las reclamaciones posibles como se esboza más arriba, pero afirmaron que estaban dispuestas a aceptar un nivel del 50%.
- 3.36 Se hizo ver que los Gobiernos de los Estados Miembros del Fondo de 1992 tienen obligación de defender el régimen de indemnización en virtud de los Convenios de 1992. Se afirmó que la cuantía de indemnización máxima había sido fijada por los Gobiernos en abstracto, no en relación con un siniestro concreto, y que la consecuencia inevitable era prorratear cuando existía el riesgo de que la cuantía total de las reclamaciones reconocidas excediese de la cuantía máxima de indemnización disponible.
- 3.37 La delegación observadora del Foro Marítimo Internacional de Compañías Petroleras (OCIMF) manifestó que había observado la cautela ejercida por el Comité Ejecutivo y el hincapié puesto en la importancia del tratamiento igual de los demandantes. Aquella delegación expresó la opinión de que, cualquiera que sea la decisión adoptada por el Comité, era importante que el Fondo de 1992 pudiese realizar pagos puntuales a los demandantes y que los miembros del OCIMF, muchos de los cuales eran contribuyentes al Fondo de 1992, apoyarían la decisión del Comité Ejecutivo.

- 3.38 En vista de la incertidumbre en cuanto a la suma total de las reclamaciones surgidas del siniestro del *Erika*, el Comité Ejecutivo decidió que los pagos del Fondo de 1992 se limitasen de momento al 50% de la cuantía de la pérdida o daños de hecho sufridos por los respectivos demandantes, determinada por los expertos del Fondo de 1992. El Comité decidió también que el nivel de pagos se revisase en su 9ª sesión, a celebrar en octubre de 2000, habida cuenta de nuevas informaciones sobre el nivel probable de las reclamaciones.
- 3.39 La delegación francesa dijo que entendía que algunas delegaciones hubiesen tenido reservas respecto a la continua incertidumbre en cuanto a la suma total de las reclamaciones en potencia, pese a los exhaustivos estudios llevados a cabo por los expertos del Fondo de 1992 y en el Ministerio de Economía, Finanzas e Industria, que habían alcanzado conclusiones similares. La delegación francesa subrayó que la decisión del Comité de que el Fondo de 1992 efectuase pagos al 50% de las reclamaciones reconocidas constituía un acto de solidaridad y apoyo a las víctimas del siniestro del *Erika* y era un indicio del espíritu del Fondo de 1992.
- 3.40 La delegación del Reino Unido manifestó que sería muy útil que continuasen los estudios del Gobierno francés de modo que sus resultados pudiesen asistir al Comité Ejecutivo en sus futuras consideraciones de las reclamaciones del sector del turismo.
- 3.41 La delegación francesa manifestó que el Gobierno francés había instigado el estudio a fin de averiguar el nivel de los daños para sus propios fines así como para los del Fondo de 1992 y pensaba seguir el proceso tanto tiempo como fuese necesario. Aquella delegación confirmó que se pondrían a disposición del Comité nuevas informaciones resultantes del estudio.

Investigaciones sobre la causa del siniestro

- 3.42 El Comité tomó nota de las novedades en las investigaciones sobre la causa del siniestro y encargó al Director que continuase sus investigaciones sobre esta cuestión.

Procesos judiciales

- 3.43 El Comité tomó nota de las novedades en los diversos procesos judiciales.
- 3.44 El Comité tomó nota de que se habían incoado acciones judiciales en cuatro tribunales de Francia (Tribunales de Comercio de Nantes, Vannes, La Roche sur Yon y Lorient) contra, entre otros, RINA SpA y Registro Italiano Navale (documentos 92FUND/EXC.8/2, párrafos 14.1.1 - 14.1.3 y 92FUND/EXC.8/2/Add.1, párrafos 8.2 - 8.3) pidiendo a los Tribunales que hiciesen responsables a los demandados por los daños derivados del siniestro.
- 3.45 El Comité tomó nota de que RINA SpA y Registro Italiano Navale habían incoado acción judicial en el Tribunal de Siracusa (sección de Augusta) (Italia) contra, entre otros, el Fondo de 1992. Se observó que RINA SpA y Registro Italiano Navale habían solicitado que el Tribunal declarase que no eran responsables por el hundimiento del *Erika* y por la contaminación de la costa francesa, ni por cualquier otra consecuencia del siniestro. Se observó que los demandantes habían sostenido que los Tribunales italianos eran competentes conforme al artículo 5.3 del Convenio de Bruselas sobre Jurisdicción y Ejecución de Fallos en Cuestiones Civiles y Comerciales, de 1968.
- 3.46 El Comité Ejecutivo tomó nota de la opinión del Director de que el Fondo de 1992 debe estudiar, por cuestión de política, si recurrir contra un demandado concreto sólo cuando hayan concluido las investigaciones sobre la causa del siniestro, y que por lo tanto había decidido que era prematuro considerar cualquier recurso en el caso del *Erika* en esta coyuntura.
- 3.47 El Comité tomó nota de la opinión del Director de que sería en todo caso más natural que toda acción judicial relativa a la eventual responsabilidad de RINA SpA y Registro Italiano Navale fuera vista en los tribunales franceses. Se anotó también que a fin de proteger la posición del

Fondo de 1992, el Director había entablado por lo tanto acciones judiciales contra RINA SpA y Registro Italiano Navale en el Tribunal de Comercio de Vannes, el Tribunal de Comercio de La Roche sur Yon y el Tribunal de Comercio de Lorient, solicitando que los tribunales se unan al Fondo de 1992 en el proceso comenzado por el Consejo General de Morbihan y otros. Se señaló además que el Fondo de 1992 ha pedido que los tribunales suspendan los procedimientos hasta que hayan concluido los resultados de las diversas investigaciones sobre la causa del siniestro. Se observó que el Director había subrayado que las acciones del Fondo de 1992 son de naturaleza conservadora y que el Fondo se reserva su derecho a presentar en fase posterior reclamaciones contra los dos demandados por el reintegro de las sumas que el Fondo pueda haber pagado en virtud de los Convenios de 1992 a las víctimas de daños debidos a contaminación por hidrocarburos y que el Fondo también se ha reservado el derecho de incoar acciones similares contra cualquier otra parte que pueda ser responsable, a la luz de los resultados de las investigaciones sobre la causa del siniestro.

- 3.48 La delegación observadora italiana opinó que no sería apropiado comentar el contenido del documento 92FUND/EXC.8/2, párrafos 14.1.3, 14.2 y 14.2.2 y 92FUND/EXC.8/2/Add.1, párrafo 9 mientras estaban pendientes acciones judiciales. Con todo, aquella delegación llamó la atención del Comité sobre el hecho de que el Registro Italiano Navale (RINA) había actuado en el caso del *Erika* como registro certificante conforme a un acuerdo con las autoridades de Malta. La delegación italiana pidió que el Fondo de 1992 tomase nota de esta información a la luz de las acciones incoadas por el Director contra RINA ante los Tribunales franceses.
- 3.49 El Comité Ejecutivo refrendó la postura del Director y las medidas adoptadas por él para proteger los intereses del Fondo de 1992, en particular las acciones incoadas contra RINA SpA y Registro Italiano Navale.

Acción judicial contra Total Fina fuera de los Convenios de 1992

- 3.50 El Director llamó la atención del Comité Ejecutivo sobre la acción judicial incoada recientemente por una comuna contra el Grupo Total Fina en el Tribunal de Comercio de Saint Nazaire fundada en que el producto transportado por el *Erika* debía ser considerado como desechos y que Total Fina debía ser, por consiguiente, responsable de cualquier daño causado por dicho producto. El Director dijo que, como esta acción quedaba fuera del ámbito de los Convenios de 1992, no consideraba que el Fondo de 1992 debía intervenir en el proceso. Mencionó que pensaba, sin embargo, seguir dicho proceso.

Crítica del Fondo de 1992

- 3.51 El Comité tomó nota de que, en relación con el siniestro del *Erika*, el Fondo de 1992 y el régimen internacional de indemnización han sido objeto de gran interés en los medios informativos de Francia. Se observó también que el Fondo y el régimen internacional de indemnización han sido expuestos a graves críticas en Francia, tanto en los medios informativos como en otras instancias. Se anotó que se había afirmado que la cuantía total de indemnización de 135 millones de DEG (FFr1 200 millones) fijada en los Convenios de 1992 es inaceptablemente baja y que el Fondo debe tomar medidas para garantizar que se disponga de más dinero. El Comité tomó nota de que se había sostenido que es inaceptable que los pagos a los primeros demandantes fuesen a pro rata y que el problema del tratamiento igual de los demandantes primeros y posteriores es algo que incumbe al Fondo de 1992 resolver. Se observó además que ha sido criticada la política del Fondo de exigir que los demandantes prueben sus pérdidas mediante documentos de apoyo u otras pruebas.
- 3.52 El Director informó al Comité que, en sus contactos con los medios informativos y representantes de los sectores público y privado, él había explicado los principales rasgos del régimen internacional basado en los Convenios de 1992. Mencionó que había manifestado que los Convenios de 1992 han sido acordados entre una serie de Estados, incluida Francia, que los Convenios han sido aprobados por la Asamblea Nacional y el Senado y que forman parte del

derecho nacional francés. Declaró que él había puntualizado que la cuantía máxima disponible fue decidida por los Gobiernos cuando fueron adoptados los Convenios y que el Fondo de 1992 no tiene posibilidad legal de aumentar esta cuantía para el siniestro del *Erika*. Se observó que había señalado que el Fondo de 1992 tiene la obligación jurídica de garantizar que, en la medida de lo posible, todos los demandantes sean tratados con igualdad y que, si la cuantía total de todas las reclamaciones reconocidas excede de la cuantía total disponible para la indemnización, todos los demandantes tendrán que recibir el mismo porcentaje de las sumas aprobadas de sus respectivas reclamaciones. El Director mencionó que se había referido al hecho de que se había hecho prorrateo en una serie de casos anteriores de diversos siniestros por parte del Fondo de 1971 y, más recientemente, por parte del Fondo de 1992 en el caso del *Nakhodka*. También mencionó que había destacado que la política del Fondo de 1992 ha sido estipulada por los representantes de los Gobiernos de los Estados Miembros. El Comité anotó que el Director había explicado también que los criterios para la admisibilidad de las reclamaciones se han determinado por los representantes de los Gobiernos de los Estados Miembros, incluido el requisito de que los demandantes prueben sus pérdidas mediante la presentación de documentos de apoyo y otras pruebas.

- 3.53 El Comité tomó nota de que un Comité específico ('Mission d'information') establecido por el Senado francés ha publicado recientemente un informe que es muy positivo respecto al régimen internacional de indemnización basado en los Convenios de 1992, pero que formula propuestas para que ciertas enmiendas mejoren dicho régimen.
- 3.54 El Director informó al Comité que, a fin de mejorar los contactos con los medios informativos franceses el Fondo de 1992, había contratado a una persona asesora de relaciones públicas francesa.
- 3.55 El Comité Ejecutivo refrendó la postura adoptada por el Director en sus contactos con los medios informativos y representantes públicos y privados. El Comité destacó la importancia de que el Fondo de 1992 estableciese buenos contactos con los medios informativos.

4 Otros asuntos

4.1 Siniestro del *Nakhodka*

- 4.1.1 El Comité Ejecutivo tomó nota de las novedades respecto del siniestro del *Nakhodka*, que constan en el documento 92FUND/EXC.8/3.

Situación respecto a los pagos de indemnización

- 4.1.2 Se observó que al 30 de junio de 2000 se habían realizado pagos por un total de ¥13 645 millones (£78 millones) por parte de los Fondos de 1971 y 1992, el propietario del buque y su asegurador, la United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Ltd (UK Club). Se señaló que de esta cuantía, ¥3 383 millones (£20 millones) habían sido pagados por el Fondo de 1992 después de la 7ª sesión del Comité Ejecutivo celebrada en abril de 2000.
- 4.1.3 El Comité Ejecutivo recordó que en su 7ª sesión había aumentado el nivel de los pagos del Fondo de 1992 del 60% al 70% de la cuantía de los daños efectivamente sufridos por los respectivos demandantes (documento 92FUND/EXC.7/5, párrafo 3.1.12). El Comité recordó además que el Consejo Administrativo del Fondo de 1971 había adoptado la correspondiente decisión sobre el nivel de los pagos del Fondo de 1971 en su 1ª sesión (documento 71FUND/AC.1/EXC.63/11, párrafo 3.6.12).
- 4.1.4 El Director informó al Comité que, de resultas de la decisión de aumentar el nivel de los pagos, el Fondo de 1992 había pagado ¥1 354 millones (£8,4 millones) al Centro de Prevención de Desastres Marítimos del Japón, pescadores de nueve asociaciones de pesca, siete Prefecturas, seis compañías de electricidad, 197 demandantes del sector del turismo y algunos otros demandantes.

Acciones judiciales

- 4.1.5 El Comité Ejecutivo recordó que los FIDAC habían entablado acciones judiciales en el Tribunal de Distrito de Fukui contra el propietario del buque, (Prisco Traffic Ltd), su compañía matriz Primorsk Shipping Corporation (Primorsk), el asegurador P & I del propietario del buque (el UK Club) y el Registro de Navegación Marítima de Rusia.
- 4.1.6 El Comité Ejecutivo observó que el propietario del buque y el UK Club habían estado representados desde el principio por el mismo abogado en Japón, que había firmado todos los acuerdos de liquidación con los demandantes en nombre tanto del propietario del buque como del UK Club. Se anotó que este abogado representaba también tanto al propietario del buque como al UK Club en sus acciones judiciales contra los Fondos de 1971 y 1992. El Comité observó además que el abogado había informado al Tribunal de Distrito de Fukui que no estaba autorizado para recibir notificación de mandamientos en nombre del propietario del buque. El Director informó al Comité que la notificación del propietario del buque en Nakhodka en la Federación de Rusia podría tardar unos 18 meses. El Comité observó que surgiría un problema similar relativo a la notificación de mandamientos respecto a Primorsk en Nakhodka y el Registro de Navegación Marítima de Rusia en San Petersburgo. Se observó que el Tribunal había fijado la primera audiencia para el 19 de septiembre de 2001.

Investigaciones sobre la causa del siniestro

- 4.1.7 El Comité Ejecutivo observó que el Director continuaba sus investigaciones sobre la causa del siniestro en cooperación con las autoridades japonesas.

4.2 Siniestro del *Al Jaziah 1*

- 4.2.1 El Comité Ejecutivo tomó nota de las novedades respecto del siniestro del *Al Jaziah 1*, que constan en el documento 92FUND/EXC.8/4.
- 4.2.2 El Comité Ejecutivo tomó nota de que se esperaban reclamaciones de indemnización respecto del costo de la limpieza en el mar y en la costa, así como el costo de las operaciones de remoción de los hidrocarburos. Se tomó nota además de que no era posible en esta coyuntura hacer una estimación de la cuantía total de las reclamaciones.

Definición de 'buque'

- 4.2.3 El Comité Ejecutivo tomó nota de que el *Al Jaziah 1* tenía unos 40 años, según informes, y que se creía que había sido construido en los Países Bajos. El Comité tomó nota además de que el buque tenía un timón y hélice, pero que no estaba dotado ni siquiera del equipo básico de navegación. El Comité tomó nota también de que el proyecto del buque era del tipo aprobado por la Inspección de Pequeños Buques de los Países Bajos como 'buque tanque a motor de aguas interiores' y que en el momento del siniestro el buque prestaba servicio en mar abierto sin modificación material alguna respecto al proyecto original, una característica del cual era un castillo de proa muy bajo. También se observó que no se sabía si el buque había sido transformado para el transporte de hidrocarburos.
- 4.2.4 El Comité Ejecutivo tomó nota de que el *Al Jaziah 1* tenía un seguro del casco, que había expirado, con la Saudi Arabian Insurance Company LTD.EC, que cubría la actividad comercial en 'el Golfo Pérsico, Golfo de Omán, Océano Índico, Costa de África oriental y el Mar Rojo', y que se había notificado que el *Al Jaziah 1* había sido utilizado frecuentemente por la Abu Dhabi National Oil Company para transportar fueloil en la región.
- 4.2.5 En general se consideraba que una unidad móvil entraba dentro del concepto de "buque de navegación marítima u otro artefacto flotante en el mar" si de hecho operaba en el mar. El Comité adoptó el parecer, por lo tanto, de que el *Al Jaziah 1* entraba dentro de las definiciones de

'buque' estipuladas en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 y el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992.

Aplicabilidad de los Convenios del Fondo de 1971 y de 1992

- 4.2.6 El Comité recordó que los Emiratos Árabes Unidos eran Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 y el Convenio del Fondo de 1971, así como en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992, al no haber denunciado los dos antiguos Convenios. Se señaló asimismo que el Convenio del Fondo de 1971 había sido incorporado en el derecho de los Emiratos mediante Decreto Federal de 1983, y el Convenio del Fondo de 1992 mediante Decreto Federal de 1997, y que el primer decreto no había sido revocado y aún estaba en vigor. También se recordó que el Convenio del Fondo de 1992 no contenía disposiciones para regir la aplicación simultánea de estos cuatro instrumentos tras expirar el plazo de transición el 15 de mayo de 1998.
- 4.2.7 Varias delegaciones manifestaron que, como el Comité ya había decidido que el *Al Jaziah 1* entraba dentro de la definición de 'buque' a los efectos de dos conjuntos de Convenios, y comoquiera que los Emiratos Árabes Unidos eran Parte en los cuatro Convenios, ambos conjuntos de Convenios serían de aplicación a los daños por contaminación derivados de este siniestro en los Emiratos Árabes Unidos.
- 4.2.8 Se observó que el *Al Jaziah 1* había ostentado un certificado de matrícula provisional extendido por el Registro de Honduras, y que Honduras era Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969, pero no en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992. El Comité adoptó la opinión de que los Emiratos Árabes Unidos estarían obligados por tratado a aplicar el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 respecto a la responsabilidad del armador (véase artículo 30.4 b) del Convenio de Viena sobre el Derecho de los Tratados).
- 4.2.9 Dos delegaciones suscitaron la cuestión de la responsabilidad del Fondo si el buque operaba ilegalmente, o si el Estado de abanderamiento y el Estado donde se cargó el buque no se cercioraron de que éste tuviese un seguro conforme a los Convenios de Responsabilidad Civil de 1969 y 1992. El Director señaló que, como era poco probable que el *Al Jaziah 1* fuese capaz de transportar más de 2 000 toneladas de hidrocarburos como carga, no existía obligación de asegurarse en virtud del artículo VII.1 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, y que no era pertinente para la aplicabilidad de los Convenios del Fondo el que el buque fuese o no explotado ilegalmente.
- 4.2.10 Una serie de delegaciones opinaron que toda decisión respecto a la distribución de responsabilidades entre los Fondos de 1971 y de 1992 debía aplazarse hasta las sesiones de octubre de 2000 del 1992 Comité Ejecutivo y el Comité Ejecutivo/Consejo Administrativo del Fondo de 1971. Se encargó al Director que prestase nueva consideración a la cuestión, con vistas a formular una propuesta en estas sesiones.
- 4.2.11 El Comité decidió que el Director debía informar a las autoridades de los Emiratos Árabes Unidos en el sentido de que, en opinión del Fondo de 1992, los Convenios del Fondo de 1971 y de 1992 se aplicaban al siniestro del *Al Jaziah 1*.

4.3 Siniestro del *Slops*

- 4.3.1 El Comité Ejecutivo tomó nota de la información respecto al siniestro del *Slops*, que consta en el documento 92FUND/EXC.8/5.
- 4.3.2 El Comité tomó nota de que el *Slops*, que fue matriculado en el Registro de Buques del Pireo en 1994, estaba originalmente proyectado y construido para el transporte de hidrocarburos a granel como carga, pero que en 1995 fue objeto de una transformación importante en el transcurso de la cual se le separó la hélice y sus máquinas fueron desactivadas y oficialmente precintadas. El

Comité tomó nota además de que se había indicado que la finalidad de precintar las máquinas y separar la hélice era modificar la categoría de la embarcación de buque a una instalación flotante para la recepción y tratamiento de desechos oleosos, y que desde la transformación, el *Slops* parecía haber permanecido permanentemente anclado en su lugar actual y había sido utilizado exclusivamente como unidad de almacenamiento y tratamiento de desechos oleosos, siendo vendido el producto final como combustible de calidad inferior.

- 4.3.3 El Comité consideró si la embarcación entraba dentro de la definición de 'buque' conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992.
- 4.3.4 El Comité Ejecutivo recordó que la Asamblea del Fondo de 1992 había decidido en su 4ª sesión que las unidades móviles mar adentro, a saber las unidades de almacenamiento flotantes (FSU) y las unidades flotantes de producción, almacenamiento y descarga (FPSO), debían ser consideradas como buques sólo cuando transportasen hidrocarburos como carga en una travesía de ida o vuelta de un puerto o terminal situado fuera del yacimiento en el que normalmente prestasen servicio (documento 92FUND/A.4/32, párrafo 24.3). El Comité tomó nota de que esta decisión había sido adoptada sobre la base de la conclusión del Segundo Grupo de Trabajo Intersesiones que había sido creado por la Asamblea para estudiar esta cuestión.
- 4.3.5 El Comité tomó nota asimismo de que, si bien el Grupo de Trabajo había estudiado principalmente la aplicabilidad de los Convenios de 1992 respecto a unidades móviles en la industria petrolera en el mar, en opinión del Director no había diferencia significativa entre el almacenamiento y tratamiento de crudos en la industria mar adentro y el almacenamiento y tratamiento de desechos oleosos derivados del transporte marítimo. Se señaló además que el Grupo de Trabajo había adoptado el parecer de que, a fin de ser considerada como buque conforme a los Convenios de 1992, una unidad móvil mar adentro debía, entre otras cosas, tener hidrocarburos persistentes a bordo como carga o como combustible (documento 92FUND/A.4/21, párrafo 8.4.2).
- 4.3.6 Una serie de delegaciones expresaron la opinión de que, como el *Slops* no se dedicaba al transporte de hidrocarburos a granel como carga, no se le podía considerar como 'buque' a los efectos de los Convenios de 1992. Una delegación señaló que esto venía apoyado por el hecho de que las autoridades griegas habían eximido a la unidad móvil de la necesidad de llevar seguro de responsabilidad de conformidad con el artículo VII.1 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992.
- 4.3.7 La delegación griega expresó la opinión de que el Comité, al tomar su decisión respecto al *Slops*, debía tener en cuenta sus decisiones en el caso del *Al Jaziah 1*, y que en opinión de aquella delegación se podía argumentar que para considerar al *Slops* como 'buque' a los efectos de los Convenios de 1992 existen razones de más peso que para el *Al Jaziah 1*.
- 4.3.8 El Comité decidió por lo tanto que, por las razones expuestas en los párrafos 4.3.5 y 4.3.6, el *Slops* no fuese considerado como 'buque' a los efectos del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992 y que por lo tanto estos Convenios no se aplicaban a este siniestro.

4.4 Reubicación de las oficinas de los FIDAC

El Comité Ejecutivo tomó nota de que las oficinas de los FIDAC habían sido trasladadas al nuevo local de Portland House, Stag Place, Londres SW1E 5PN durante el fin de semana del 17–18 de junio de 2000.

4.5 Estado jurídico de los Convenios

El Comité Ejecutivo tomó nota de la información del documento 92FUND/EXC.8/7 respecto al estado jurídico de los Convenios del Fondo de 1971 y 1992. Se observó que el Convenio del

Fondo de 1992 había entrado en vigor para 44 Estados, que otros 15 Estados habían depositado instrumentos de adhesión y que por consiguiente el Fondo de 1992 tendría 59 miembros en junio de 2001. Asimismo se tomó nota de que 41 Estados eran todavía partes del Convenio del Fondo de 1971, que 11 de estos Estados habían depositado instrumentos de denuncia y que el Fondo de 1971 tendría 30 miembros en junio de 2001.

4.6 Manual de Reclamaciones

El Director informó al Comité que la versión inglesa del Manual de Reclamaciones del Fondo de 1992 (junio de 1998) se estaba agotando, que el Director pensaba editar una versión revisada en la que se habían hecho pequeñas modificaciones de carácter editorial para actualizar el Manual de Reclamaciones y que pensaba hacer una reserva en cuanto a la aplicación de los Convenios de 1992 a los buques tanque sin carga, a la luz de las conclusiones del Segundo Grupo de Trabajo Intersesiones sobre esta cuestión.

5 Aprobación del Acta de las decisiones

A reserva de modificaciones de menor importancia, se aprobó el proyecto de Acta de las decisiones del Comité Ejecutivo, que figura en el documento 92FUND/EXC.8/WP.1.
