

Siniestros en los que  
intervinieron los FIDAC

2012



Fondos internacionales de indemnización de daños  
debidos a contaminación por hidrocarburos



# Siniestros en los que intervinieron los FIDAC – 2012

Índice	Página
Prólogo	02
Introducción	03
<b>FONDO DE 1992</b>	
<i>Erika</i>	06
<i>Prestige</i>	12
<i>Solar 1</i>	20
<i>Volgoneft 139</i>	24
<i>Hebei Spirit</i>	30
Siniestro en Argentina	38
<i>King Darwin</i>	42
<i>Redferm</i>	44
<i>JS Amazing</i>	47
<i>Alfa I</i>	52
Resumen de Siniestros	56
<b>FONDO DE 1971</b>	
<i>Vistabella</i>	60
<i>Aegean Sea</i>	63
<i>Iliad</i>	65
<i>Nissos Amorgos</i>	68
<i>Plate Princess</i>	79
Resumen de siniestros	92
Lista de monedas	102
Agradecimientos	103

Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos  
 Portland House  
 Bressenden Place  
 Londres SW1E 5PN  
 Reino Unido

Teléfono: +44 (0)20 7592 7100  
 Telefax: +44 (0)20 7592 7111  
 Correo electrónico (para todas las consultas): [info@iopcfunds.org](mailto:info@iopcfunds.org)  
 Sitio web: [www.iopcfunds.org](http://www.iopcfunds.org)

Página opuesta: Mapa de los siniestros en los que han intervenido los FIDAC hasta octubre de 2012.

Portada: Parte de la proa del buque tanque hundido *Alfa I*, en la bahía de Elefsis, El Pireo (Grecia).

## Siniestros (en orden cronológico)

1 <i>Vistabella</i> , 07.03.1991	9 <i>Volgoneft 139</i> , 11.11.2007	Estados Partes en el Convenio del Fondo de 1992
2 <i>Aegean Sea</i> , 03.12.1992	10 <i>Hebei Spirit</i> , 07.12.2007	Estados Partes en el Protocolo relativo al Fondo Complementario
3 <i>Iliad</i> , 09.10.1993	11 Siniestro en Argentina, 26.12.2007	Estados Partes en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992
4 <i>Nissos Amorgos</i> , 28.02.1997	12 <i>King Darwin</i> , 27.09.2008	Estados Partes en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969
5 <i>Plate Princess</i> , 27.05.1997	13 <i>Redferm</i> , 30.03.2009	
6 <i>Erika</i> , 12.12.1999	14 <i>JS Amazing</i> , 06.06.2009	
7 <i>Prestige</i> , 13.11.2002	15 <i>Alfa I</i> , 05.03.2012	
8 <i>Solar 1</i> , 11.08.2006		

# Prólogo

El presente informe contiene información sobre los siniestros en los que intervino la Secretaría de los Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos (FIDAC) en 2012. El informe presenta las novedades en relación con los distintos casos durante el año y la postura adoptada por los órganos rectores respecto de las reclamaciones. Este informe no pretende reflejar plenamente los debates de los órganos rectores. Dichos debates figuran en las Actas de las Decisiones de las reuniones de los órganos rectores, que están disponibles en el sitio web de los FIDAC ([www.iopcfunds.org/documentsservices](http://www.iopcfunds.org/documentsservices)).

En abril de 2012, se informó a la Secretaría de un siniestro (*Alfa I*) ocurrido en Grecia en marzo de 2012. Grecia es Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y en el Convenio del Fondo de 1992, así como en el Protocolo relativo al Fondo Complementario. El *Alfa I* es por consiguiente el primer siniestro ocurrido en un Estado Miembro del Fondo Complementario. No obstante, es muy poco probable que el siniestro exceda el límite establecido en el Convenio del Fondo de 1992. Para más información sobre este siniestro sírvase consultar las páginas 52 a 55 en la sección relativa a los siniestros en los que intervino el Fondo de 1992.

## Cláusula de exención de responsabilidad

Aunque la Secretaría de los FIDAC ha desplegado todos los esfuerzos razonables para recopilar en el presente informe la información y las cifras relativas a las reclamaciones, transacciones y pagos, no podrá ser considerada responsable por la exactitud de las cifras. El lector deberá observar que las cifras que figuran en el informe se proporcionan a efectos de ofrecer una visión general de la situación de los diversos siniestros y pueden, por lo tanto, no coincidir exactamente con las cifras que constan en los estados financieros de los FIDAC. Por razones de coherencia, la conversión a libras esterlinas se ha efectuado sobre la base del tipo de cambio al 31 de octubre de 2012. Las cifras relativas a las cuantías pagadas se indican en la divisa en la se pagaron. En los cuadros de resumen estas cifras y también se indican en libras esterlinas solo a efectos de comparación. Debido a las fluctuaciones monetarias a lo largo del tiempo, las cifras en libras esterlinas podrían variar significativamente en algunos casos con relación a las cuantías efectivamente pagadas en la fecha de pago.

Publicado por los  
FONDOS INTERNACIONALES DE INDEMNIZACIÓN DE DAÑOS DEBIDOS A CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS  
Portland House  
Bressenden Place  
Londres SW1E 5PN  
Reino Unido

Copyright ©FIDAC 2013

La reproducción de esta publicación está permitida exclusivamente con fines personales y educativos, pero se deberá incluir la fuente. Queda prohibida la reproducción, arriendo o préstamo con fines comerciales de la misma.

Se reservan todos los demás derechos.

# Introducción

## El régimen internacional

Los FIDAC son tres organizaciones intergubernamentales (el Fondo de 1992, el Fondo Complementario y el Fondo de 1971) constituidas por Estados, cuyo fin es indemnizar a las víctimas de los daños ocasionados por la contaminación resultante de los derrames de hidrocarburos persistentes procedentes de buques tanque.

## Marco jurídico

El régimen internacional de indemnización de los daños ocasionados por la contaminación por hidrocarburos se basa actualmente en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992. Estos Convenios fueron aprobados bajo los auspicios de la Organización Marítima Internacional (OMI), organismo especializado de las Naciones Unidas.

El Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 brinda un primer nivel de indemnización, que paga el propietario de un buque que ocasiona daños por contaminación.

En virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, el propietario del buque tiene responsabilidad objetiva por todo daño debido a contaminación ocasionada por hidrocarburos, es decir, que el propietario es responsable incluso cuando no existe culpa por parte del buque o su tripulación. No obstante, normalmente el propietario del buque puede limitar su responsabilidad financiera hasta una cuantía determinada de conformidad con el arqueo del buque. Dicha cuantía es garantizada por el asegurador de la responsabilidad del propietario del buque.

Normalmente, los Convenios solo se aplican a los buques tanque que transporten una carga de hidrocarburos persistentes. No obstante, en ciertas circunstancias, los Convenios se aplican también a los derrames de petroleros sin carga.

El Convenio del Fondo de 1992 brinda un segundo nivel de indemnización que es financiado por los receptores de hidrocarburos en los Estados que sean Partes en el Convenio, tras su transporte marítimo. El Fondo de 1992 fue creado en 1996, momento en el cual entró en vigor el Convenio del Fondo de 1992.

Un protocolo relativo al Convenio del Fondo de 1992, adoptado en 2003, el Protocolo relativo al Fondo Complementario, brinda un nivel adicional de indemnización por medio del Fondo Complementario, que fue constituido en marzo de 2005. La afiliación a este Fondo está abierta a todo Estado que sea Miembro del Fondo de 1992.

Los Estados que ratifiquen estos instrumentos jurídicos deben implementarlos en su derecho nacional.

## Función de los FIDAC

El Fondo de 1992 y, si procede, el Fondo Complementario, proporciona indemnización adicional cuando la cuantía a pagar por el propietario del buque y su asegurador es insuficiente para cubrir todos los daños.

## Cuantía de indemnización disponible

Las cuantías máximas de indemnización pagaderas por el asegurador del propietario del buque y por los FIDAC fueron fijadas por los gobiernos que aprobaron los tratados internacionales pertinentes en las Conferencias Diplomáticas. Al 31 de octubre de 2012, la cuantía máxima de indemnización pagadera por cada siniestro era de 203 millones de derechos especiales de giro (DEG) del Fondo Monetario Internacional, que equivalen aproximadamente a US\$312 millones, para los siniestros que cubre el Fondo de 1992; y 750 millones DEG (aproximadamente US\$1 154 millones) para los siniestros cubiertos además por el Fondo Complementario.

Todavía existe un Fondo anterior, el Fondo de 1971, pero está en vías de liquidación y no cubre los siniestros ocurridos después del 24 de mayo de 2002.

Desde su creación, el Fondo de 1992 y el anterior Fondo de 1971 han intervenido en unos 145 siniestros de proporciones diversas en todo el mundo. En la gran mayoría de los casos, todas las reclamaciones se han acordado extrajudicialmente. Hasta la fecha no han ocurrido siniestros en los que haya intervenido, o sea probable que intervenga, el Fondo Complementario.

## La gran mayoría de los Estados marítimos son miembros de los FIDAC

Al 31 de diciembre de 2012 el Fondo de 1992 contaba con 109 Estados Miembros y, para julio de 2013, dos Estados más pasarán a ser Miembros. Además, 28 de esos Estados eran Miembros del Fondo Complementario. En el cuadro de la página 5 figura la lista de todos los Estados Miembros.

## Daños que cubren los Convenios

Cualquiera que haya padecido daños debidos a contaminación ocasionados por hidrocarburos transportados por un buque tanque en un Estado Miembro del Fondo de 1992 puede reclamar indemnización al propietario del buque/asegurador, al Fondo de 1992 y, si procede, al Fondo Complementario. Esto se aplica a personas, empresas, administraciones locales y Estados.

Para tener derecho a una indemnización, los daños deben haber sido debidos a la contaminación por hidrocarburos y deben haber ocasionado una pérdida económica cuantificable. El demandante debe poder demostrar la cuantía de su pérdida o daños presentando registros contables u otras pruebas apropiadas.

En términos generales, un siniestro de contaminación por hidrocarburos puede dar lugar a reclamaciones por daños de cinco tipos:

- Daños materiales
- Costes de las operaciones de limpieza en el mar y en tierra
- Pérdidas económicas de pescadores o de aquellos que se dedican a la maricultura
- Pérdidas económicas en el sector del turismo
- Costes de restauración del medio ambiente

Las reclamaciones se evalúan siguiendo los criterios establecidos por los gobiernos de los Estados Miembros. Dichos criterios, que también se aplican a las reclamaciones presentadas ante el Fondo Complementario, figuran en el Manual de Reclamaciones del Fondo de 1992, que es una guía práctica sobre cómo presentar reclamaciones de indemnización. El Manual de Reclamaciones está disponible en la página de Publicaciones del sitio web de los Fondos: [www.iopcfunds.org](http://www.iopcfunds.org).

Según la índole de las reclamaciones, los FIDAC emplean peritos en los distintos campos para prestar asistencia en la evaluación de las mismas.

### Estructura de los FIDAC

El Fondo de 1992 se rige por una Asamblea integrada por representantes de los gobiernos de todos sus Estados Miembros. La Asamblea celebra una sesión ordinaria una vez al año. Esta elige a un Comité Ejecutivo constituido por 15 Estados Miembros. La función principal del Comité Ejecutivo es aprobar la transacción de las reclamaciones de indemnización.

El Fondo Complementario tiene su propia Asamblea integrada por todos los Estados Miembros de dicho Fondo, mientras que el Fondo de 1971, que está en vías de liquidación, tiene un Consejo Administrativo, integrado por todos los antiguos Estados Miembros.

En las reuniones de los FIDAC están representadas, en calidad de observadores, organizaciones relacionadas con el transporte marítimo de hidrocarburos, como son las que representan a los propietarios de buques, los aseguradores marítimos y la industria petrolera, así como organizaciones dedicadas a la protección del medio ambiente. Sin embargo, las decisiones de los órganos rectores de los FIDAC son adoptadas únicamente por los gobiernos de los Estados Miembros.

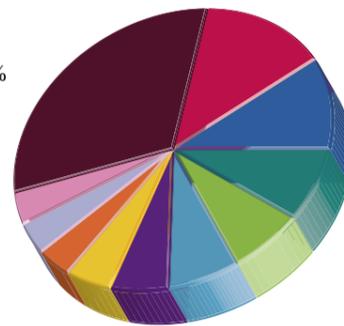
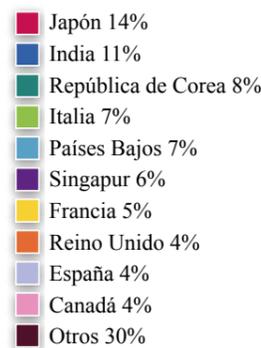
La Asamblea del Fondo de 1992 nombra al Director de los FIDAC, que es responsable del funcionamiento de los tres Fondos y dispone de amplios poderes para adoptar decisiones respecto de la transacción de reclamaciones. Los Fondos tienen su sede en Londres y son administrados por una Secretaría común.

### Financiamiento de los FIDAC

Los FIDAC se financian mediante contribuciones pagadas por toda entidad que haya recibido en el año civil pertinente más de 150 000 toneladas de hidrocarburos sujetos a contribución (es decir, crudos y/o fueloil pesado) en puertos o instalaciones terminales de un Estado Miembro, tras su transporte marítimo.

La recaudación de contribuciones se basa en informes sobre las cantidades de hidrocarburos recibidas por los distintos contribuyentes, que los gobiernos de los Estados Miembros deben presentar cada año a la Secretaría. Estas cantidades se utilizan como base de la recaudación, calculada para proporcionar las sumas suficientes para administrar los Fondos y pagar las reclamaciones aprobadas por los órganos rectores.

Hidrocarburos sujetos a contribución recibidos en los Estados Miembros en el año 2012:



### Relaciones Exteriores

Además de cooperar estrechamente con otras organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales, el Director y el personal de los FIDAC participan habitualmente en seminarios, conferencias y talleres en todo el mundo a fin de divulgar información sobre las actividades de los Fondos y promover el conocimiento del régimen internacional de indemnización.

### Estados Miembros del Fondo de 1992

109 Estados para los que el Convenio del Fondo de 1992 está en vigor al 31 de diciembre de 2012 (Los Estados que también son Miembros del Fondo Complementario están marcados en **negrita**)

Albania	<b>Francia</b>	Nueva Zelandia
<b>Alemania</b>	Gabón	Omán
Angola	Georgia	<b>Países Bajos</b>
Antigua y Barbuda	Ghana	Palau
Argelia	Granada	Panamá
Argentina	<b>Grecia</b>	Papua Nueva Guinea
<b>Australia</b>	Guinea	<b>Polonia</b>
Bahamas	<b>Hungría</b>	<b>Portugal</b>
Bahrein	India	Qatar
<b>Barbados</b>	Irán (República Islámica del)	<b>Reino Unido</b>
<b>Bélgica</b>	<b>Irlanda</b>	República Árabe Siria
Belice	Islandia	<b>República de Corea</b>
Benin	Islas Cook	República Dominicana
Brunei Darussalam	Islas Marshall	República Unida de Tanzania
Bulgaria	Israel	Saint Kitts y Nevis
Cabo Verde	<b>Italia</b>	Samoa
Camboya	Jamaica	San Vicente y las Granadinas
Camerún	<b>Japón</b>	Santa Lucía
<b>Canadá</b>	Kenya	Senegal
China <sup>&lt;sup&gt;1&gt;</sup>	Kiribati	Serbia
Chipre	<b>Letonia</b>	Seychelles
Colombia	Liberia	Sierra Leona
Comoras	<b>Lituania</b>	Singapur
Congo	Luxemburgo	Sri Lanka
<b>Croacia</b>	Madagascar	Sudáfrica
<b>Dinamarca</b>	Malasia	<b>Suecia</b>
Djibouti	Maldivas	Suiza
Dominica	Malta	Tonga
Ecuador	<b>Marruecos</b>	Trinidad y Tabago
Emiratos Árabes Unidos	Mauricio	Túnez
<b>Eslovenia</b>	México	Turquía
<b>España</b>	Mónaco	Tuvalu
<b>Estonia</b>	<b>Montenegro</b>	Uruguay
Federación de Rusia	Mozambique	Vanuatu
Fiji	Namibia	Venezuela (República Bolivariana de)
Filipinas	Nigeria	
<b>Finlandia</b>	<b>Noruega</b>	

Además, durante 2012, Mauritania y Niue depositaron instrumentos de adhesión al Convenio del Fondo de 1992. El Convenio del Fondo de 1992 entrará en vigor para Mauritania el 4 de mayo de 2013 y para Niue el 27 de junio de 2013.

<sup><sup>1></sup> El Convenio del Fondo de 1992 se aplica únicamente a la Región Administrativa Especial de Hong Kong.

# Erika

Fecha del siniestro	12 de diciembre de 1999
Lugar del siniestro	Bretaña (Francia)
Causa del siniestro	Rotura, hundimiento
Cantidad de hidrocarburos derramados (aproximada)	19 800 toneladas de fueloil pesado
Zona afectada	Costa occidental de Francia
Estado de abanderamiento del buque	Malta
Arqueo bruto	19 666 AB
Aseguradora P&I	Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Ltd. (Steamship Mutual)
Límite del CRC	€12 843 484 (£10 330 157)
STOPIA/TOPIA aplicable	No
Límite del CRC y del Fondo	€184 millones (£148 millones)
Indemnización pagada	€129,7 millones (£104,3 millones)

La conversión a libras esterlinas se ha efectuado sobre la base del tipo de cambio vigente al 3 de octubre de 2012.



Datos relativos al mapa ©2011 Europa Technologies, Google, Tele Atlas, GeoBasis-DE/BKG (©2009)

## Siniestro

El 12 de diciembre de 1999, el buque tanque *Erika* (19 666 AB), matriculado en Malta, se partió en dos en el Golfo de Vizcaya, a unas 60 millas marinas de la costa de Bretaña (Francia). Todos los tripulantes fueron rescatados por los servicios franceses de salvamento marítimo.

El buque tanque transportaba una carga de 31 000 toneladas de fueloil pesado, de las cuales, unas 19 800 toneladas se derramaron en el momento del siniestro. La sección de proa se hundió a unos 100 metros de profundidad. La sección de popa se hundió a una profundidad de 130 metros, a unas diez millas marinas de la sección de proa. Quedaron unas 6 400 toneladas de carga en la sección de proa y otras 4 800 toneladas en la sección de popa.

## Impacto

Unos 400 kilómetros de litoral fueron afectados por los hidrocarburos.

## Operaciones de lucha contra los hidrocarburos

Pese a que la remoción de la mayor parte de los hidrocarburos del litoral se completó con bastante rapidez, en el año 2000 muchas zonas aún requerían una segunda limpieza. Las operaciones para eliminar la contaminación residual comenzaron en la primavera de 2001. Para la temporada de turismo estival de 2001, la limpieza secundaria se había prácticamente completado, con excepción de un pequeño número de sitios de difícil acceso en la región del Loira Atlántico y las islas de Morbihan. Las actividades de limpieza en estos últimos continuaron durante el otoño y, en su mayoría, habían finalizado para noviembre de 2001.

Se recogieron más de 250 000 toneladas de desechos oleosos del litoral, que fueron temporalmente almacenados. Total S.A., empresa

petrolera francesa, recurrió a los servicios de un contratista para que se ocupase de eliminar los desechos recuperados, y la operación concluyó en diciembre de 2003. Se estima que el coste de la eliminación de los residuos ha sido de unos €46 millones.

El Gobierno francés decidió que se extrajese el petróleo de las dos secciones del buque naufragado. Las operaciones de retirada de los hidrocarburos, que fueron financiadas por Total S.A., fueron llevadas a cabo por un consorcio internacional entre junio y septiembre de 2000. No se escaparon cantidades significativas de hidrocarburos durante las operaciones.

## Aplicabilidad de los Convenios

En el momento en que se produjo el siniestro Francia era Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992) y en el Convenio del Fondo de 1992. De conformidad con el CRC de 1992, el *Erika* estaba asegurado por responsabilidad debida a la contaminación por hidrocarburos con Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Ltd. (Steamship Mutual). A petición del propietario del buque el Tribunal de Comercio de Nantes dictó una orden el 14 de marzo de 2000 abriendo el procedimiento de limitación. El Tribunal determinó la cuantía de limitación aplicable al *Erika* en FFr84 247 733, correspondientes a €12 843 484, y declaró que el propietario del buque había constituido el fondo de limitación mediante una carta de garantía expedida por la aseguradora del propietario del buque, Steamship Mutual.

En 2002, se transfirió el fondo de limitación del Tribunal de Comercio de Nantes al Tribunal de Comercio de Rennes. En 2006, el fondo de limitación fue transferido de nuevo, esta vez al Tribunal de Comercio de Saint-Brieuc.

La cuantía máxima disponible para la indemnización en virtud del CRC de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992 para el siniestro del *Erika* se calculó en 135 millones DEG, equivalente a FFr1 211 966 811 o €184 763 149.

El nivel de pagos del Fondo de 1992 se limitó inicialmente al 50 % de la cuantía de las pérdidas o daños realmente sufridos por los respectivos demandantes. En enero de 2011, el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 decidió incrementar el nivel de pagos del 50 % al 60 % y, en junio de 2001, al 80 %. En abril de 2003 el nivel de pagos se incrementó al 100 %.

## Reclamaciones de indemnización Compromisos de Total S.A. y el Gobierno francés

Total S.A. se comprometió a no interponer reclamaciones contra el Fondo de 1992, o contra el fondo de limitación constituido por el

propietario del buque o su asegurador, relativas a los costes derivados de las operaciones llevadas a cabo con respecto a los restos del naufragio, la limpieza del litoral, la eliminación de los desechos oleosos y una campaña publicitaria destinada a restaurar la imagen de la costa del Atlántico si, y en la medida en que, la presentación de tales reclamaciones culminase en que la cuantía total de las reclamaciones derivadas de este siniestro excediera de la cuantía máxima de indemnización disponible para este siniestro en virtud de los Convenios de 1992, es decir, 135 millones de DEG.

El Gobierno francés también se comprometió a no proceder con las reclamaciones de indemnización contra el Fondo de 1992 o el fondo de limitación establecido por el propietario del buque o su aseguradora, en el caso, y en la medida en que, la presentación de dichas reclamaciones culminase en que se excediera la cuantía máxima disponible en virtud de los Convenios de 1992. No obstante, las reclamaciones del Gobierno francés tendrían precedencia sobre cualquiera de las reclamaciones presentadas por Total S.A. si se dispusiera de fondos después de haber pagado íntegramente todas las demás reclamaciones.

## Reclamaciones generales

A octubre de 2012, se habían presentado 7 131 reclamaciones de indemnización por un total de €388,9 millones. Se habían efectuado pagos de indemnización por un total de €129,7 millones, de los cuales, Steamship Mutual, la aseguradora del propietario del buque, había abonado €12,8 millones y el Fondo de 1992 €116,9 millones<sup>⇒</sup>.

## Procedimientos penales

Sobre la base del informe de un perito designado por un magistrado del Tribunal de lo Penal de Primera Instancia de París, se presentaron acusaciones en dicho Tribunal contra el capitán del *Erika*, el representante del propietario inscrito (Tevere Shipping), el presidente de la empresa gestora (Panship Management and Services Srl), el gerente adjunto del Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage (CROSS), tres oficiales de la Armada francesa que eran responsables de controlar el tráfico marítimo frente a la costa de Bretaña, la sociedad de clasificación Registro Italiano Navale (RINA), uno de los gerentes de RINA, tres compañías del Grupo Total (Total S.A. y dos filiales, Total Transport Corporation (TTC), el fletador por viaje del *Erika*, y Total Petroleum Services LTD (TPS), el agente de TTC) y algunos de sus ejecutivos. Varios demandantes, incluido el Gobierno francés y varias autoridades locales, participaron en los procedimientos penales como partes civiles, reclamando una indemnización de €400 millones.

⇒ Para más información sobre la evaluación y pago de la reclamación presentada por el Estado francés en concepto de los costes por las operaciones de limpieza, se hace referencia al Informe Anual de 2008, páginas 79 y 80.

## Sentencia del Tribunal de lo Penal de primera instancia de París

El Tribunal de lo Penal de Primera Instancia dictó su sentencia en enero de 2008.

En su sentencia, el Tribunal de lo Penal de Primera Instancia halló responsables en lo penal por haber causado contaminación al representante del propietario del buque (Tevere Shipping), el presidente de la empresa gestora (Panship Management and Services Srl), la sociedad de clasificación (RINA) y Total S.A.

El representante del propietario del buque y el presidente de la empresa gestora fueron hallados culpables por no haber realizado el debido mantenimiento, lo que condujo a la corrosión general del buque; RINA fue hallada culpable de haber cometido una imprudencia en la renovación del certificado de clasificación del *Erika* sobre la base de una inspección por debajo de las normas de la profesión; y Total S.A. fue hallada culpable de imprudencia en la ejecución de las operaciones de inspección previas al fletamento del *Erika*.

El representante del propietario del buque y el presidente de la empresa gestora fueron sentenciados a pagar una multa de €75 000 cada uno. RINA y Total S.A. fueron sentenciadas a pagar una multa de €375 000 cada una.

En cuanto a la responsabilidad civil, la sentencia halló a las cuatro partes condenadas mancomunada y solidariamente responsables de los daños causados por el siniestro.

La sentencia consideró que Total S.A. no podía prevalerse del beneficio de la disposición de encauzamiento contemplada en el artículo III 4 c) del CRC de 1992, ya que no era el fletador del *Erika*. La sentencia consideró que el fletador era una de las filiales de Total S.A.

La sentencia consideró que las otras tres partes, RINA en particular, tampoco estaban protegidas por las disposiciones de encauzamiento del CRC de 1992, ya que no entraban en la categoría de personas que prestan servicios para el buque. La sentencia concluyó que debía aplicarse el derecho interno francés a las cuatro partes y que, por consiguiente, estas tenían responsabilidad civil por las consecuencias del siniestro.

La indemnización concedida a las partes civiles por el Tribunal de lo Penal de Primera Instancia está fundamentada en el derecho francés. El Tribunal halló que el régimen de los Convenios de 1992 no privaba a las partes civiles de su derecho a obtener indemnización por daños en los tribunales de lo penal y concedió a los demandantes en el procedimiento indemnizaciones por pérdidas económicas, daños a la imagen de varias regiones y municipios, daños morales y daños al medio ambiente. El Tribunal determinó que los daños totales ascendían a €192.8 millones.

El Tribunal de Primera Instancia de lo Penal reconoció el derecho a indemnización por daños al medio ambiente a una autoridad local con poderes especiales para la protección, gestión y conservación de un territorio. La sentencia también reconoció a una asociación dedicada a la protección del medio ambiente el derecho a pedir indemnización, no solamente por el daño moral causado a los intereses colectivos que tienen por objeto defender, sino también por los daños al medio ambiente, que afectan a los intereses colectivos que tienen una misión de salvaguardar.

Las cuatro partes halladas responsables en lo penal y unas 70 partes civiles apelaron contra la sentencia.

Tras la sentencia, Total S.A. efectuó pagos voluntarios a la mayoría de las partes civiles, incluido el Gobierno francés, por un total de €171,3 millones.

## Sentencia del Tribunal de Apelación de París

El Tribunal de Apelación de París dictó sentencia en marzo de 2010.

En su decisión, el Tribunal de Apelación confirmó la sentencia del Tribunal de lo Penal de Primera Instancia que había atribuido la responsabilidad penal por el delito de haber causado contaminación al representante del propietario del buque (Tevere Shipping), el presidente de la empresa gestora (Panship Management and Services Srl.), la sociedad de clasificación (RINA) y Total S.A. El Tribunal de Apelación confirmó también las multas impuestas.

En cuanto a la responsabilidad civil, en su sentencia, el Tribunal de Apelación dictaminó que:

- el representante del propietario inscrito del *Erika* era un ‘agente del propietario’ de acuerdo con la definición del artículo III 4 a) y que, aunque en teoría tenía derecho a beneficiarse de las disposiciones de encauzamiento del CRC de 1992, había actuado temerariamente y a sabiendas de que probablemente ocasionaría daños, con lo cual perdía la protección en tales circunstancias. Por lo tanto, el Tribunal de Apelación confirmó la sentencia sobre su responsabilidad civil;
- el presidente de la empresa gestora (Panship) era el agente de una compañía que prestaba servicios para el buque (artículo III 4 b)) y como tal no estaba protegido por las disposiciones de encauzamiento del CRC de 1992;
- la sociedad de clasificación RINA no puede ser considerada como una ‘persona que presta servicios para el buque’, según la definición del apartado b), párrafo 4, artículo III del CRC de 1992. En efecto, el Tribunal dictaminó que, al expedir certificados oficiales y de seguridad, la sociedad de clasificación había actuado como agente del Estado maltés (el Estado de abanderamiento). El Tribunal señaló también que la sociedad de clasificación hubiese podido prevalerse de la inmunidad de jurisdicción como lo haría el Estado maltés, pero que en las circunstancias se consideraba que había renunciado a dicha inmunidad por no haberla invocado en una etapa previa de los procedimientos; y
- Total S.A. era el fletador ‘*de facto*’ del *Erika* y, en consecuencia, podía beneficiarse de la disposición de encauzamiento del apartado c), párrafo 4, artículo III del CRC de 1992, dado que no podía considerarse que la imprudencia cometida al inspeccionar el *Erika* hubiese sido con la intención de causar tales daños, o temerariamente y a sabiendas de que probablemente originaría tales daños. El Tribunal de Apelación halló así que Total S.A. podía beneficiarse de las disposiciones de encauzamiento contempladas en el CRC de 1992 y, por tanto, no tenía responsabilidad civil. El Tribunal de Apelación decidió también que los pagos voluntarios efectuados por Total S.A. a las partes civiles, incluido el Gobierno francés tras la sentencia del Tribunal de lo Penal de Primera Instancia eran pagos finales que no podían recuperarse de las partes civiles.

En cuanto a los daños a la reputación, a la imagen, morales y ambientales, el Tribunal de Apelación, en su sentencia, aceptó

no solo daños materiales (limpieza, medidas de restauración y daños a la propiedad) y pérdidas económicas, sino también daños morales debidos a la contaminación, incluida la pérdida de disfrute, daños a la reputación e imagen de marca y daños morales derivados de los daños al patrimonio natural. La sentencia del Tribunal de Apelación confirmó los derechos a indemnización por daño moral concedidos por el Tribunal de lo Penal de Primera Instancia a varias autoridades locales y además ha aceptado reclamaciones por daño moral presentadas por otras partes civiles.

El Tribunal de Apelación aceptó el derecho a indemnización por daños puramente ambientales, es decir, daños a recursos ambientales no comercializables que constituyen un interés colectivo legítimo. El Tribunal de Apelación consideró que era suficiente que la contaminación afectase al territorio de una autoridad local para que dicha autoridad pudiese reclamar por los daños directos o indirectos ocasionados por la contaminación. El Tribunal de Apelación concedió indemnizaciones por daños puramente ambientales a las autoridades locales y a asociaciones de protección del medio ambiente.

Las cuantías concedidas por el Tribunal de Apelación se resumen en el cuadro a continuación:

Teniendo en consideración las cuantías pagadas en concepto de indemnización por Total S.A. tras la sentencia del Tribunal de lo Penal de Primera Instancia, el representante del propietario del buque (Tevere Shipping), el presidente de la empresa gestora (Panship Management and Services Srl.) y la sociedad de clasificación (RINA) debían de pagar €32,5 millones.

Alrededor de 50 partes, incluidos el representante de Tevere Shipping, Panship Management and Services, RINA y Total S.A., apelaron al Tribunal Supremo francés (Tribunal de Casación).

## Sentencia del Tribunal de Casación

El 25 de septiembre de 2012 la Sala de lo Penal del Tribunal de Casación dictó sentencia. La sentencia del Tribunal, que comprende 320 páginas, se resume a continuación. La sentencia está disponible en francés en la sección de Siniestros del sitio web de los FIDAC: [www.iopcfunds.org](http://www.iopcfunds.org).

Daños concedidos	Tribunal de lo Penal de Primera Instancia (millones de €)	Tribunal de lo Penal de Apelación (millones de €)
Daños materiales	163,91	165,4
Daños morales (pérdida de disfrute, daños a la reputación y a la imagen de marca, daños morales derivados de daños al patrimonio natural)	26,92	34,1
Daños puramente ambientales	1,32	4,3
<b>Total</b>	<b>192,15</b> <b>(€155 millones)</b>	<b>203,8</b> <b>(€164 millones)</b>



Sala de lo penal del Tribunal de Apelación de París momentos antes del comienzo del juicio contra Total, 30 de marzo de 2010.

### Jurisdicción

El Tribunal de Casación decidió que los tribunales franceses tenían jurisdicción para determinar tanto la responsabilidad penal como la responsabilidad civil derivada del siniestro del *Erika* pese a que el buque se había hundido en la zona económica exclusiva de Francia y no en su territorio o aguas territoriales. En su sentencia, el Tribunal, sobre la base de una serie de disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (10 de diciembre de 1982, Montego Bay), justificó el hecho de que Francia ejerciera su jurisdicción para sancionar a los responsables del derrame de hidrocarburos de un buque de bandera extranjera en la zona económica exclusiva de Francia que causó graves daños en su mar territorial y en su litoral.

En cuanto a la sociedad de clasificación RINA, el Tribunal de Casación no abordó la cuestión de si la sociedad de clasificación tenía derecho a beneficiarse de inmunidad de jurisdicción, como lo hizo el Estado maltés (el Estado de abanderamiento del *Erika*), ya que se consideraba que RINA había renunciado a tal inmunidad por haber tomado parte en los procedimientos penales.

El Tribunal declaró que, como el Fondo de 1992 no había tomado parte en los procedimientos penales, no quedaría obligado por ningún fallo o decisión en los mismos.

### Responsabilidad penal

El Tribunal de Casación confirmó la decisión del Tribunal de lo Penal de Primera Instancia y del Tribunal de Apelación que habían atribuido la responsabilidad penal por el delito de haber causado contaminación al representante del propietario del buque (Tevere Shipping), el presidente de la empresa gestora (Panship Management and Services Srl.), la sociedad de clasificación (RINA) y Total S.A.

### Responsabilidad civil

En cuanto a la responsabilidad civil, el Tribunal de Casación decidió que, en virtud del artículo IX.2 del CRC de 1992, tenía derecho a ejercer jurisdicción respecto de las acciones de indemnización. En su sentencia, el Tribunal halló que RINA y Total S.A. estaban amparados por las disposiciones de encauzamiento del CRC de 1992. No obstante, no podían beneficiarse de esta protección, dado que

los daños fueron el resultado de una acción u omisión de su parte, cometida con la intención de causar tales daños, o por imprudencia y a sabiendas de que probablemente se producirían tales daños.

Con respecto a RINA, el Tribunal de Casación decidió que el Tribunal de Apelación se había equivocado al declarar que una sociedad de clasificación no podía beneficiarse de las disposiciones de encauzamiento contenidas en el artículo III.4 del CRC de 1992. El Tribunal decidió, sin embargo, que los daños habían resultado de la imprudencia de RINA, por lo que esta no podía beneficiarse de la protección otorgada por el CRC de 1992.

En relación con Total S.A., el Tribunal de Casación revocó la decisión del Tribunal de Apelación y decidió que, como los daños habían resultado de la imprudencia de Total S.A., esta no podía beneficiarse de la protección otorgada por el CRC de 1992.

### Daños materiales, morales y puramente ambientales

El Tribunal de Casación confirmó la decisión del Tribunal de Apelación que había adjudicado las cuantías que figuran en el cuadro en la página 9:

### Procedimientos civiles que afectan al Fondo de 1992

Setecientos noventa y seis demandantes incoaron acciones judiciales contra el propietario del buque, Steamship Mutual y el Fondo de 1992. A octubre de 2012 se habían alcanzado acuerdos extrajudiciales con un gran número de estos demandantes y los tribunales habían dictado sentencias respecto de la mayor parte del resto de las reclamaciones. Aún estaban pendientes cinco acciones judiciales. La cuantía total reclamada en las acciones pendientes asciende a unos €9,9 millones.

### Procedimientos civiles del Municipio de Mesquer contra Total S.A.

El Municipio de Mesquer había entablado una acción judicial contra Total S.A. ante los tribunales franceses, alegando que la carga a bordo del *Erika* era en realidad residuos según el Derecho europeo. El Tribunal de Casación transfirió el caso al Tribunal de Apelación de Burdeos para que decidiese si Total S.A. tenía una parte de responsabilidad en la contaminación causada por el siniestro del *Erika*.



Operaciones de limpieza del litoral tras el siniestro del *Erika*.

A octubre de 2012, el Tribunal de Apelación de Burdeos aún no había dictado su decisión. Se espera que, a la luz de la decisión del Tribunal de Casación por lo que respecta a los procedimientos penales, se siga adelante con estos procedimientos.

### Acuerdo global

En su sesión de julio de 2011, el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 autorizó al Director a alcanzar un acuerdo global entre el Fondo de 1992, Steamship Mutual (actuando en nombre propio y también en nombre de los intereses del propietario del buque), Registro Italiano Navale (RINA) y Total respecto al siniestro del *Erika*.

El principal objetivo del acuerdo global era asegurar que las partes civiles a las que la sentencia del Tribunal de lo Penal de Apelación de París había adjudicado indemnizaciones, las recibiesen lo antes posible.

En octubre de 2011, se informó a la Secretaría que 47 de las 58 partes civiles (81 %) a las que se había adjudicado indemnizaciones, habían firmado un protocolo con RINA o habían expresado su acuerdo de que RINA les pagase las cuantías adjudicadas por el Tribunal de lo Penal de Apelación de París. Estas partes civiles representan el 99 % del total de las cuantías adjudicadas por el Tribunal de Apelación.

Como la inmensa mayoría de las partes civiles a las que el Tribunal de lo Penal de Apelación de París les había adjudicado indemnizaciones habían acordado recibir indemnizaciones, el 14 de octubre de 2011 el Director, en nombre del Fondo de 1992, firmó un acuerdo global con Steamship Mutual, RINA y Total.

El acuerdo global se ha formalizado en cuatro acuerdos como sigue:

#### Acuerdo general cuatripartito

Conforme al acuerdo general cuatripartito, el Fondo de 1992, Steamship Mutual, RINA y Total se han comprometido a retirar todos los procedimientos contra las otras partes en el acuerdo y, además, han renunciado a todo derecho a incoar reclamaciones o acciones que pudieran tener en relación con el siniestro del *Erika* contra cualquiera de las demás partes en el acuerdo.

De conformidad con el acuerdo general, las partes han presentado los alegatos necesarios para retirar sus acciones. Se esperaba que las sentencias en las que se registran dichos retiros se dictarían antes de finales de 2012.

#### Acuerdo transaccional entre Steamship Mutual y el Fondo de 1992

Se firmó un acuerdo bilateral entre Steamship Mutual y el Fondo de 1992 por el que:

- Steamship Mutual se comprometió a pagar al Fondo de 1992 una suma global de €2,5 millones como contribución al acuerdo;
- el Fondo de 1992 se comprometió a renunciar a todas las

reclamaciones contra Steamship Mutual y a abandonar todas las acciones pendientes contra esta;

- Steamship Mutual se comprometió a renunciar a todas las reclamaciones contra el Fondo de 1992; y
- el Fondo de 1992 se comprometió a cumplir toda sentencia contra Steamship Mutual y/o el Fondo de 1992 y acordó indemnizar a Steamship Mutual si se ejecutasen sentencias contra esta.

De conformidad con dicho acuerdo, Steamship Mutual ha pagado al Fondo de 1992 una suma global de €2,5 millones.

#### Acuerdo transaccional entre RINA y el Fondo de 1992

Se firmó un acuerdo bilateral entre RINA y el Fondo de 1992 por el que:

- RINA se comprometió a pagar a las partes civiles que suscribieran el acuerdo las cuantías adjudicadas en la decisión del Tribunal de lo Penal de Apelación de París;
- el Fondo de 1992 se comprometió a renunciar a todas las reclamaciones contra RINA. El Fondo de 1992 se comprometió además a abandonar todas las acciones pendientes contra RINA; y
- RINA se comprometió también a renunciar a todas las reclamaciones contra el Fondo de 1992.

De conformidad con dicho acuerdo, RINA pagó a todas las partes civiles que suscribieron el acuerdo las cuantías adjudicadas en la decisión del Tribunal de lo Penal de Apelación de París.

#### Acuerdo transaccional entre Total S.A. y el Fondo de 1992

Se firmó un acuerdo bilateral entre Total y el Fondo de 1992 por el que:

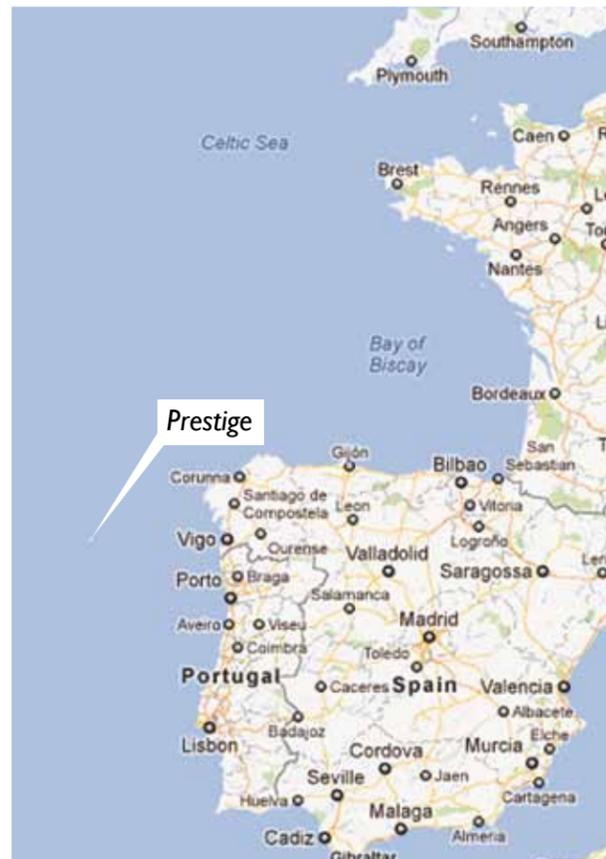
- Total se comprometió a renunciar a todas las reclamaciones contra el Fondo de 1992 y a abandonar todas las acciones pendientes contra este; y
- el Fondo de 1992 se comprometió a renunciar a todas las reclamaciones contra Total y a abandonar todas las acciones pendientes contra esta.

Conforme al acuerdo global, el Fondo de 1992 continuará tramitando las cinco acciones judiciales pendientes incoadas contra él por un total de unos €9,9 millones y pagará conforme a las sentencias.

# Prestige

Fecha del siniestro	13 de noviembre de 2002
Lugar del siniestro	Galicia (España)
Causa del siniestro	Rotura y hundimiento
Cantidad de hidrocarburos derramados (aproximada)	63 200 toneladas de fueloil pesado
Zona afectada	España, Francia y Portugal
Estado de abanderamiento del buque	Bahamas
Arqueo bruto	42 820 AB
Aseguradora P & I	London Steamship Owners' Mutual Insurance Association Ltd. (London Club)
Límite del CRC	€22 777 986 (£18,3 millones)
STOPIA/TOPIA aplicable	No
Límite del CRC y del Fondo	€171,5 millones (£148,2 millones)
Indemnización pagada	€114 millones (£92 millones) al Gobierno español €5,6 millones (£4,5 millones) a los demandantes particulares en Francia €328 488 (£264 200) al Gobierno portugués

La conversión a libras esterlinas se ha efectuado sobre la base del tipo de cambio vigente al 3 de octubre de 2012.



Datos relativos al mapa ©2011 Europa Technologies, GIS Innovatsia, GEoBasis-DE/BKG (©2009), Google, Tele Atlas, Transnavicom

## Siniestro

El 13 de noviembre de 2002 el petrolero *Prestige* (42 820 AB), matriculado en las Bahamas, que transportaba 76 972 toneladas de fueloil pesado, empezó a escorarse y a derramar hidrocarburos a unos 30 kilómetros del Cabo Finisterre, en Galicia (España). El 19 de noviembre, cuando estaba siendo remolcado para alejarlo de la costa, el buque se partió en dos y se hundió a unos 260 kilómetros al oeste de Vigo (España). La sección de proa se hundió a una profundidad de 3 500 metros, y la sección de popa a una profundidad de 3 830 metros. Se calcula que debido a la rotura y el hundimiento se derramaron unas 63 272 toneladas de hidrocarburos. Durante las semanas siguientes continuó la fuga de hidrocarburos del pecio a un ritmo decreciente. Posteriormente, el Gobierno español calculó que quedaban en el pecio aproximadamente 13 700 toneladas de hidrocarburos.

## Impacto

Debido a la naturaleza altamente persistente de la carga del *Prestige*, y la acción de los vientos y las corrientes, los hidrocarburos derramados estuvieron a la deriva durante mucho tiempo y alcanzaron grandes distancias. Los hidrocarburos contaminaron fuertemente la costa occidental de Galicia y finalmente se desplazaron hasta el golfo de Vizcaya, afectando la costa norte de España y Francia. Se detectaron restos de hidrocarburos en el Reino Unido (en las islas Anglonormandas, la isla de Wight y Kent).

## Operaciones de lucha contra el derrame

En España se efectuaron importantes operaciones de limpieza en el mar y en tierra. También se efectuaron importantes operaciones de limpieza en Francia. Se emprendieron operaciones de limpieza en el mar en aguas de Portugal.

Entre mayo y septiembre de 2004 se extrajeron unas 13 000 toneladas de carga de la proa del pecio. Quedaron aproximadamente 700 toneladas en la sección de popa.

Previendo un gran número de reclamaciones, y tras consultar con las autoridades españolas y francesas, el London Club y el Fondo de 1992 establecieron oficinas de reclamaciones en La Coruña (España) y Burdeos (Francia). En septiembre de 2006 el Fondo de 1992 decidió cerrar la Oficina de reclamaciones de Burdeos. La Oficina de reclamaciones de La Coruña sigue operativa.

## Aplicabilidad de los Convenios

En el momento del siniestro, España, Francia y Portugal eran Partes en el Convenio de Responsabilidad Civil y el Convenio del Fondo de 1992. El *Prestige* estaba asegurado por responsabilidad por la contaminación ocasionada por hidrocarburos en la London Steamship Owners' Mutual Insurance Association Ltd. (London Club).

La cuantía de limitación aplicable al *Prestige* conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992) es aproximadamente 18,9 millones DEG o €22 777 986. En mayo de 2003, el propietario del buque depositó esa cuantía en el Juzgado de lo Penal de Corcubión (España) con el fin de constituir el fondo de limitación requerido conforme al CRC de 1992.

La cuantía máxima de indemnización en virtud del CRC de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992 es de 135 millones DEG que equivale a €171 520 703.

## Nivel de pagos

A diferencia de la política adoptada por los aseguradores en casos anteriores de los FIDAC, el London Club decidió no efectuar pagos individuales de indemnización hasta la cuantía de limitación del propietario del buque. Se tomó esta postura a raíz del asesoramiento jurídico recibido, según el cual, si el Club efectuase pagos a los reclamantes de conformidad con las prácticas del pasado, era 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.

En mayo de 2003, el Comité Ejecutivo decidió que los pagos del Fondo de 1992 deberían limitarse, por el momento, al 15 % de la pérdida o del daño realmente sufrido por los reclamantes respectivos según las evaluaciones de los expertos contratados por el Fondo y el London Club. La decisión fue adoptada teniendo en cuenta las cifras facilitadas por las delegaciones de los tres Estados afectados y la valoración de los expertos del Fondo de 1992, que indicaba que la cuantía total de los daños podría

⇨ €171,5 millones/€573 millones = 29,9 %.

alcanzar la elevada cifra de €1 000 millones. El Comité Ejecutivo decidió además que, en vista de las circunstancias particulares del caso del *Prestige*, el Fondo de 1992 debería efectuar pagos a los reclamantes, si bien el London Club no pagaría indemnización directamente a los mismos.

En octubre de 2005, el Comité Ejecutivo examinó una propuesta del Director para un incremento en el nivel de pagos. Dicha propuesta se basaba en un prorrateo provisional entre los tres Estados interesados de la cuantía máxima pagadera por el Fondo de 1992 en función de la cuantía total de las reclamaciones admisibles determinada por la evaluación llevada a cabo en esa fecha. El incremento propuesto estaba también sujeto a la provisión de ciertos compromisos y garantías por parte de los Gobiernos español, francés y portugués.

Basándose en las cifras presentadas por los Gobiernos de los tres Estados afectados por el siniestro, que indicaban que la cuantía total de las reclamaciones pudiese ascender hasta €1 050 millones, era probable que el nivel de pagos se tuviera que mantener en el 15 % durante varios años, a menos que se adoptase un nuevo planteamiento. El Director propuso, por consiguiente, que, en vez de la práctica usual de determinar el nivel de pagos sobre la base de la cuantía total de las reclamaciones ya presentadas y las posibles reclamaciones futuras, se determinase sobre una estimación de la cuantía final de las reclamaciones admisibles contra el Fondo de 1992, establecida ya sea a consecuencia de acuerdos con los reclamantes o bien por sentencias definitivas de un tribunal competente.

Sobre la base de un análisis de las opiniones de los expertos comunes contratados por el London Club y el Fondo de 1992, el Director consideró que era poco probable que las reclamaciones admisibles finales rebasaran las siguientes sumas:

Estado	Estimación de las reclamaciones finales admisibles (€) (cifras redondeadas)
España	500 millones
Francia	70 millones
Portugal	3 millones
<b>Total</b>	<b>573 millones (€461 millones)</b>

El Director, por consiguiente, consideró que el nivel de pagos podría incrementarse al 30 % ⇨ si los tres Estados interesados proporcionasen al Fondo de 1992 los compromisos y garantías apropiados para garantizar que estuviese protegido contra una

situación de pago en exceso y que se respetase el principio del tratamiento por igual de los damnificados. El Comité Ejecutivo se mostró de acuerdo con la propuesta del Director.

En diciembre de 2005, el Gobierno portugués informó al Fondo de 1992 que no facilitaría ninguna garantía bancaria y que, por consiguiente, solo solicitaría el pago del 15 % de la cuantía evaluada de su reclamación.

En enero de 2006 el Gobierno francés proporcionó el compromiso requerido de “ser el último de la cola” con respecto de su propia reclamación hasta que todos los otros reclamantes de Francia hubieran recibido indemnización.

En marzo de 2006 el Gobierno español proporcionó la garantía bancaria requerida y el compromiso de indemnizar a todos los reclamantes de España y, como consecuencia, en marzo de 2006 se efectuó un pago de €56 365 000. A petición del Gobierno español, el Fondo de 1992 retuvo un millón de euros con el fin de efectuar pagos al 30 % de las cuantías evaluadas respecto de las reclamaciones particulares presentadas en la Oficina de reclamaciones de España. Estos pagos se efectuarían en nombre del Gobierno español en cumplimiento de su compromiso, y toda suma restante después de pagar a todos los reclamantes en la Oficina de reclamaciones se devolvería al Gobierno español. El Gobierno español se comprometió a efectuar pagos a dichos reclamantes hasta el 30 % de la cuantía evaluada por el London Club y el Fondo de 1992, en el caso de que el millón de euros fuese insuficiente para pagar a todos los reclamantes que presentaron reclamaciones en la Oficina de reclamaciones.

Como se habían cumplido las condiciones establecidas por el Comité Ejecutivo, el Director incrementó el nivel de pagos al 30 % de las reclamaciones reconocidas por daños en España y Francia con efecto a partir del 5 de abril de 2006.

## Reclamaciones de indemnización España

### Perspectiva general

La Oficina de reclamaciones de La Coruña recibió 845 reclamaciones por un total de €1 037 millones. Entre ellas figuran 15 reclamaciones del Gobierno español por un total de €984,8 millones. Las reclamaciones se han evaluado, excluyendo las del Gobierno español, en €3,9 millones. Se han efectuado pagos provisionales, la mayor parte al 30 % de la cuantía evaluada, por un total de €564 976, con respecto de las 175 reclamaciones evaluadas. Al calcular los pagos provisionales se han deducido los pagos de indemnización

efectuados por el Gobierno español a los reclamantes. Algunas de las reclamaciones se rechazaron o no se pudieron evaluar debido a que la documentación presentada era insuficiente y a que no se respondieron las reiteradas solicitudes del Fondo de 1992.

### Reclamaciones presentadas por el Gobierno español

El Gobierno español presentó un total de 15 reclamaciones por una cuantía de €984,8 millones. Las reclamaciones del Gobierno español se refieren a los costes contraídos respecto de las operaciones de limpieza en el mar y en tierra, la extracción de los hidrocarburos del pecio, los pagos de indemnización efectuados en relación con el derrame sobre la base de la legislación nacional (Reales Decretos Ley)<sup>45</sup>, las exenciones fiscales de las empresas afectadas por el derrame, los costes de administración, los costes relativos a campañas publicitarias, los costes contraídos por administraciones locales y pagados por el Estado, los costes contraídos por 67 ayuntamientos que habían sido pagados por el Estado, los costes contraídos por las regiones de Galicia, Asturias, Cantabria y el País Vasco y los costes contraídos respecto del tratamiento de los residuos oleosos.

### Extracción de los hidrocarburos del pecio

La reclamación por la extracción de los hidrocarburos del pecio, originalmente de €109,2 millones, se redujo a €24,2 millones para tener en cuenta los fondos obtenidos de otra fuente.

En su sesión de febrero de 2006, el Comité Ejecutivo decidió que algunos de los costes contraídos en 2003, antes de la extracción de los hidrocarburos del pecio, incluidos el sellado de fugas de hidrocarburos del pecio y diversas inspecciones y estudios que eran pertinentes para la evaluación del riesgo de contaminación planteado, eran admisibles en principio, pero que la reclamación por costes contraídos en 2004 en relación con la extracción de los hidrocarburos del pecio era inadmisibles. De conformidad con la decisión del Comité Ejecutivo, la reclamación se evaluó en €9,5 millones<sup>46</sup>.

### Pagos al Gobierno español

La primera reclamación recibida del Gobierno español en octubre de 2003 por €383,7 millones fue evaluada provisionalmente en diciembre de 2003 en €107 millones. El Fondo de 1992 efectuó un pago de €16 050 000 correspondiente al 15 % de la evaluación provisional. El Fondo de 1992 también hizo una evaluación general del total de los daños admisibles en España y concluyó que los daños admisibles serían de al menos €303 millones. Sobre esa base, y como lo autorizó la Asamblea del Fondo

de 1992, el Director efectuó un pago adicional de €41 505 000 correspondiente a la diferencia entre el 15 % de €383,7 millones (esto es €57 555 000) y el 15 % de la cuantía preliminar evaluada de la reclamación del Gobierno (€16 050 000). Ese pago se efectuó contra una garantía bancaria del Instituto de Crédito Oficial, un banco español de gran solvencia en el mercado financiero, que proporcionó el Gobierno español, que cubre la diferencia mencionada anteriormente (esto es, €41 505 000), y el compromiso del Gobierno español de reembolsar toda cuantía del pago que decida el Comité Ejecutivo o la Asamblea. En marzo de 2006, el Fondo de 1992 efectuó un pago adicional de €56 365 000 al Gobierno español.

### Evaluación de las reclamaciones del Gobierno español

Las reclamaciones del Gobierno español, por un total de €984,8 millones, se evaluaron en €300,2 millones.

Las razones de la diferencia entre las cuantías reclamadas y las evaluadas, en lo que se refiere a las reclamaciones del Gobierno español, son principalmente las siguientes:

- costes incurridos en las operaciones de limpieza: al aplicar los criterios técnicos de carácter razonable del Fondo, se encontró una desproporción entre la lucha contra el derrame realizada por el Gobierno español y la contaminación y amenaza de la misma en lo que se refiere a los recursos humanos y materiales empleados y también respecto a la duración de las operaciones;
- reclamación subrogada por los pagos de indemnización efectuados en el sector de la pesca en relación con el derrame sobre la base de la legislación nacional, incluidas las exenciones fiscales de las compañías afectadas por el derrame: algunos de esos pagos y exenciones fiscales tenían el carácter de ayudas y de ellos se benefició la población en las zonas afectadas sin considerar los daños o pérdidas sufridos por los destinatarios de los pagos. La evaluación de esas reclamaciones realizada por el Fondo se basó en una estimación de las pérdidas realmente sufridas por el sector de la pesca;
- IVA: la cuantía reclamada por el Gobierno español incluía el IVA. Como el Gobierno recobra los pagos del IVA, se han deducido las cuantías correspondientes; y
- como se ha observado anteriormente, la cuantía evaluada se limita a algunos de los costes contraídos en 2003, antes de la extracción de los hidrocarburos del pecio, respecto de la operación de sellado de las fugas de hidrocarburos del pecio,

y varios reconocimientos y estudios que tenían trascendencia para la evaluación del riesgo de contaminación planteado.

## Francia

### Perspectiva general

La Oficina de reclamaciones de Lorient recibió 482 reclamaciones por un total de €109,7 millones, entre las que se incluyen las del Gobierno francés de €67,5 millones. Las reclamaciones presentadas en la Oficina de reclamaciones se evaluaron en €57,5 millones y se han efectuado pagos provisionales al 30 % de la cuantía evaluada por un total de €5,6 millones respecto de 361 reclamaciones. Algunas de las reclamaciones se rechazaron o no se pudieron evaluar debido a que la documentación presentada era insuficiente y a que no se respondieron las reiteradas solicitudes del Fondo de 1992.

### Reclamación presentada por el Gobierno francés

El Gobierno francés presentó reclamaciones por una cuantía de €67,5 millones por los costes contraídos en concepto de limpieza y medidas preventivas. El Fondo de 1992 y el London Club evaluaron las reclamaciones en €38,5 millones y se envió una carta al Gobierno explicando la evaluación.

Se han celebrado reuniones, la más reciente en septiembre de 2012, entre la Secretaria, sus expertos y el Gobierno francés para examinar la evaluación de las reclamaciones de este último. No se ha efectuado pago alguno, ya que el Gobierno es el último de la cola.

## Portugal

El Gobierno portugués presentó una reclamación de €4,3 millones respecto de los costes contraídos en concepto de limpieza y medidas preventivas. La reclamación fue evaluada finalmente en €2,2 millones y el Fondo de 1992 efectuó un pago de €328 488, correspondiente al 15 % de la evaluación definitiva.

## Cuestiones jurídicas

### Investigaciones sobre la causa del siniestro<sup>46</sup>

La Autoridad Marítima de las Bahamas (la autoridad del Estado de abanderamiento) llevó a cabo una investigación sobre la causa del siniestro. En noviembre de 2004 se publicó un informe de la investigación.

El Ministerio de Fomento español llevó a cabo una investigación sobre la causa del siniestro a través de la Comisión Permanente de Investigación de Siniestros Marítimos, que tiene el cometido de determinar las causas técnicas de los siniestros marítimos. ➤

<sup>45</sup> Para los pormenores respecto al plan de indemnización establecido por el Gobierno español se hace referencia al Informe Anual de 2006, páginas 109 a 111.

<sup>46</sup> Para los pormenores sobre la evaluación de la reclamación por los costes contraídos en la extracción de los hidrocarburos del pecio, véase el Informe Anual 2006, páginas 111 a 114.

<sup>46</sup> En el Informe Anual de 2005, páginas 116 a 119, figura un resumen de los resultados de las investigaciones sobre la causa del siniestro llevadas a cabo por la Autoridad Marítima de las Bahamas, el Ministerio de Fomento de España y el Ministerio de Transporte y del Mar de Francia.

El Ministerio francés de Transporte y del Mar (Secrétariat d'État aux Transports et à La Mer) llevó a cabo una investigación preliminar sobre la causa del siniestro a través de la Inspección General de Asuntos Marítimos – Oficina de investigaciones – siniestros/mar (Inspection générale des services des affaires maritimes – Bureau enquêtes – accidents / mer (BEAmer)).

Un juez de instrucción de Brest había comenzado una investigación penal sobre la causa del siniestro. Posteriormente, el juez llegó a un acuerdo con el Juzgado de lo Penal de Corcubión por el cual el expediente penal fue transferido de Brest a Corcubión.

## Procedimientos judiciales – España

### Responsabilidad penal

Poco después del siniestro, el Juzgado de lo Penal de Corcubión (España) inició una investigación sobre la causa del siniestro para determinar si pudiera derivarse responsabilidad penal de los hechos. En julio del 2010, dicho Juzgado decidió que cuatro personas deberían someterse a juicio por responsabilidad civil y penal a consecuencia del derrame de hidrocarburos del *Prestige*, a saber, el capitán, el primer oficial y el jefe de máquinas del *Prestige* y el funcionario que había intervenido en la decisión de no permitir que el buque entrase en un lugar de refugio en España. En su decisión, el Juzgado manifestó que el London Club y el Fondo de 1992 eran directamente responsables, con carácter solidario y mancomunado, por los daños que se derivaron del siniestro. Asimismo, el Juzgado decidió que la responsabilidad civil subsidiaria correspondía al propietario del buque, la empresa gestora y el Gobierno español.

Los procedimientos se trasladaron a otro tribunal, la Audiencia Provincial de La Coruña, para que llevara a cabo el juicio penal. En junio de 2012 la Audiencia Provincial de La Coruña decidió que la vista se iniciaría el 16 de octubre de 2012 y se esperaba que se prolongara hasta mayo de 2013. El Juzgado examinará la cuestión de las responsabilidades penales y adoptará una decisión sobre la indemnización adeudada en relación con este siniestro.

### Responsabilidad civil

A octubre de 2012 se habían presentado unas 2 518 reclamaciones en los procedimientos judiciales ante el Juzgado de lo Penal de Corcubión. Esta cifra incluye una acción legal promovida por el Gobierno español, no solo en su propio nombre, sino también en nombre de las autoridades regionales y locales y de otros reclamantes o grupos de reclamantes. En la cifra mencionada anteriormente también se incluyen 174 reclamaciones de partes francesas. Algunos de los reclamantes en los procedimientos habían presentado igualmente una reclamación a la Oficina de reclamaciones de La Coruña.

Los expertos contratados por el Fondo de 1992 han evaluado las reclamaciones presentadas por los reclamantes particulares

en España por un total de €2 116 407. Se han efectuado pagos provisionales por un total de €364 135 al 30 % de la cuantía evaluada, teniendo en cuenta las ayudas recibidas, en su caso. En 407 de las acciones judiciales los reclamantes han recibido pagos como resultado de un acuerdo con el Gobierno español. La evaluación de esas reclamaciones está incluida en la reclamación subrogada presentada por el Gobierno español. A octubre de 2012, las reclamaciones presentadas por los reclamantes franceses estaban siendo evaluadas.

El Juzgado de lo Penal de Corcubión designó a varios peritos judiciales para que examinaran las reclamaciones presentadas en el proceso penal. En enero de 2010, los expertos designados por el Juzgado presentaron un informe de evaluación. Los expertos contratados por el Fondo de 1992 examinaron el informe y concluyeron que, en general, los peritos judiciales habían notado la falta de documentación justificativa presentada en la mayoría de las reclamaciones. En sus evaluaciones, los peritos judiciales, en la mayoría de los casos, no habían examinado la relación de causalidad entre el daño y la contaminación. En algunos casos, la cantidad asignada por el Fondo de 1992 es superior a la evaluación de los peritos judiciales ya que los expertos del Fondo de 1992 tuvieron más información disponible, lo que permite una evaluación más detallada de las reclamaciones.

Como se menciona anteriormente, los procedimientos se trasladaron a otro tribunal, la Audiencia Provincial de La Coruña (sección penal), para que llevara a cabo el juicio penal, en el que se abordarán tanto las responsabilidades penales como las civiles. La vista comenzó el 16 de octubre de 2012 y se espera que se prolongue hasta mayo de 2013. Tras analizar las responsabilidades penales, el Juzgado adoptará también una decisión sobre la indemnización adeudada en relación con este siniestro.

## Procedimientos judiciales – Francia

### Generalidades

Doscientos treinta y dos reclamantes, entre ellos el Gobierno francés, entablaron acciones judiciales contra el propietario del buque, el London Club y el Fondo de 1992 en 16 tribunales de Francia, solicitando indemnización por un total aproximado de €111 millones, incluidos €67,7 millones reclamados por el Gobierno.

Ciento once de estos reclamantes han retirado sus acciones. Por consiguiente, las acciones de 121 reclamantes están pendientes en los tribunales por reclamaciones de indemnización que ascienden a un total de €79,1 millones.

Los tribunales han otorgado la suspensión de los procedimientos en 17 acciones judiciales, bien para dar tiempo a las partes a que discutan sus reclamaciones fuera de los tribunales o hasta que se conozca el resultado de los procesos penales de Corcubión.

Unos 174 reclamantes franceses, incluido el Gobierno francés y varios municipios, se han unido al proceso judicial en Corcubión (España).

## Procedimientos judiciales – Estados Unidos

### Procedimientos judiciales incoados por España contra ABS

España ha entablado una acción judicial contra la sociedad de clasificación del *Prestige*; la American Bureau of Shipping (ABS), en el Tribunal de Distrito de Primera Instancia de Nueva York solicitando indemnización por todos los daños causados por el siniestro, que en principio se estimó que superarían US\$700 millones y posteriormente se estimó que superarían US\$1 000 millones. España ha sostenido, entre otras cosas, que la ABS había sido negligente en la inspección del *Prestige* y no había detectado corrosión, deformación permanente, materiales defectuosos y fatiga en el buque, y había sido negligente al conceder la clasificación.

La ABS negó la alegación hecha por España y a su vez entabló una acción judicial contra España argumentando que, si España había sufrido daños, estos fueron debidos en su totalidad o en parte por su propia negligencia. La ABS interpuso una contrademanda y solicitó que se ordenara a España a indemnizar a la ABS por toda cuantía que la ABS pudiera estar obligada a pagar en virtud de toda sentencia contra ella en relación con el siniestro del *Prestige*.

Se desestimó la contrademanda de la ABS basándose en la Foreign Sovereign Immunities Act (FSIA) (Ley de inmunidad soberana extranjera). El Tribunal de Distrito dictaminó que la contrademanda de la ABS no surgía de la misma transacción que la demanda de España y, por tanto, no estaba comprendida en la excepción de la FSIA que permite contrademandas contra una entidad soberana extranjera si surgen de la misma transacción que la demanda original de la entidad soberana.

### Sentencia inicial del Tribunal de Distrito de Nueva York

En enero de 2008, el Tribunal de Distrito aceptó el argumento de la ABS de que la ABS está comprendida en la categoría de ‘cualquier otra persona que preste servicios para el buque’ conforme al artículo III 4 b) del CRC de 1992. El Tribunal argumentó asimismo que, conforme al artículo IX 1 del CRC de 1992, España solamente podría hacer reclamaciones contra la ABS en sus propios tribunales y, por consiguiente, concedió la moción de la ABS de sentencia sumaria, desestimando la demanda de España.

España apeló. La ABS apeló también contra la decisión del Tribunal de desestimar sus contrademandas por no tener jurisdicción.

### Decisión del Tribunal de Apelaciones del segundo circuito

El Tribunal de Apelaciones dictó su decisión en junio de 2009, invirtiendo tanto la desestimación de la causa de España como la desestimación de las contrademandas de la ABS que el Tribunal de Distrito había sostenido que no estaba comprendida en la excepción de la Ley de inmunidad soberana extranjera (FSIA).

Con respecto a la reclamación de España, el Tribunal de Apelaciones dictó que el CRC de 1992 no puede desapropiar a un Tribunal Federal de EE.UU. de jurisdicción sobre la cuestión. Sin embargo, al enviar la causa al Tribunal de Distrito, el Tribunal de Apelaciones manifestó que el Tribunal de Distrito todavía podía ejercer su discreción de declinar jurisdicción basada en *forum non conveniens* o en los principios de armonía internacional.

La causa ha sido enviada al juez del Tribunal de Distrito para ulterior consideración.

### Segunda sentencia del Tribunal de Distrito de Nueva York

El Tribunal de Distrito dictó su segunda sentencia en agosto del 2010, concediendo la moción de ABS de sentencia sumaria y desestimando la demanda de España contra la ABS.

El Tribunal dictó que no estaba dispuesto a aceptar la regla que proponía España de que ‘una sociedad de clasificación tiene el deber de abstenerse de comportamientos temerarios ante todos los Estados costeros que podrían previsiblemente sufrir daños por fallos de los buques clasificados’, declarando que esto equivaldría a ‘una expansión injustificada del alcance actual de la responsabilidad civil extracontractual’. El Tribunal también sostuvo que una expansión de esta naturaleza sería contradictoria al deber indelegable del propietario del buque de proporcionar un buque apto para la navegación.

España apeló contra la sentencia del Tribunal de Distrito.

### Sentencia del Tribunal de Apelaciones del segundo circuito

En agosto de 2012 el Tribunal de Apelaciones del segundo circuito dictó su sentencia, en la que desestimaba la reclamación presentada por España. En su sentencia el Tribunal declaraba que España no había presentado pruebas suficientes que permitieran establecer que ABS hubiera actuado de forma temeraria. A falta de tales pruebas de comportamiento temerario, el Tribunal evitó dictaminar si ABS tenía la obligación ante los Estados ribereños de evitar un comportamiento temerario.

Al alcanzar su decisión, el Tribunal de Apelaciones tomó nota de los siguientes hechos:

- además de sus funciones en calidad de sociedad de clasificación sin ánimo de lucro, ABS tiene una filial con ánimo de lucro que lleva a cabo análisis informáticos de buques (el programa SafeHull) para evaluar y predecir posibles zonas de futuros fallos estructurales. Los propietarios de dos buques gemelos<sup><?></sup> del *Prestige* disponían de análisis de esos buques por SafeHull, pero los propietarios del *Prestige* no. Los resultados de los análisis informáticos de los buques gemelos no se compartieron con los propietarios del *Prestige* ni con los inspectores de ABS que inspeccionaron el *Prestige*;
- tras el siniestro del *Erika*, ABS propuso que ella misma y otras sociedades de clasificación promulgaran cambios en las reglas de clasificación, que hubieran incluido la utilización del análisis informático de SafeHull. Las propuestas nunca se aplicaron. Además, ABS declaró a la sazón que había emprendido un examen de todos los buques que clasificaba y que tenían más de 20 años. Sin embargo, las pruebas demostraron que nunca se llevó a cabo ningún examen significativo;
- en diciembre de 2000 el *Castor*, un buque tanque de pequeñas dimensiones clasificado por ABS, sufrió daños estructurales graves. En consecuencia, en octubre de 2001 ABS declaró que era necesario introducir cambios en las reglas de clasificación, en particular por lo que respecta a los tanques de lastre de los buques tanque viejos. Sin embargo, no se había implantado cambio alguno de reglas en el momento del último reconocimiento anual del *Prestige*, en mayo de 2002; y
- el último reconocimiento especial del *Prestige* tuvo lugar en China en abril/mayo de 2001 y el último reconocimiento anual se llevó a cabo en los Emiratos Árabes Unidos en mayo de 2002. En ambos casos el buque mantuvo su clasificación. España afirmó, y ABS disputó, que en agosto de 2002 el capitán del *Prestige* había enviado un facsímil a ABS para dar aviso de la existencia de problemas estructurales y mecánicos graves. Sin embargo, España nunca pudo demostrar que ABS recibiera ese facsímil.

<? Buques gemelos son los construidos según el mismo proyecto, aunque puede haber pequeñas diferencias.

Con respecto a la cuestión de la legislación aplicable, el Tribunal examinó los factores para la elección de legislación normalmente aplicados en la legislación marítima y concluyó que el lugar de la supuesta negligencia/temeridad de ABS, la sede de esta entidad en los Estados Unidos, era el factor más importante y que ello justificaba que el Tribunal de Distrito aplicara la legislación marítima de los Estados Unidos.

El Tribunal de Apelaciones no abordó la cuestión jurídica de si ABS tenía la obligación ante los Estados ribereños de evitar un comportamiento temerario. Más bien, el Tribunal sostenía que España no había demostrado que ABS hubiera actuado de forma temeraria. El enfoque del Tribunal de Apelaciones ha dejado abierta la posibilidad de que esa cuestión jurídica se decida en otra causa.

Si el Tribunal de Apelaciones hubiera ratificado el fallo del Tribunal de Distrito de que no había obligación alguna, ni siquiera con respecto a un comportamiento temerario, ello hubiera podido impedir la posibilidad de una futura recuperación por una tercera parte en una causa con pruebas sólidas de que una sociedad de clasificación ha tenido un comportamiento temerario. La posición adoptada por el Tribunal de Distrito de que ABS no tenía la obligación ante España de evitar un comportamiento temerario, es un fallo exclusivamente para esta causa y es solo convincente, pero no vinculante, como precedente.

A octubre de 2012, España no había apelado contra la sentencia

### Acción judicial de Francia contra ABS en Francia

En abril de 2010, Francia entabló una acción judicial en el Tribunal de Primera Instancia de Burdeos contra tres compañías del grupo ABS. Los demandados impugnaron dicha acción alegando como fundamento la defensa de la inmunidad soberana. El juez ha remitido el caso al Tribunal para que este se pronuncie con carácter prejudicial sobre la cuestión de si ABS tiene derecho a inmunidad soberana frente a procedimientos judiciales.

### Recurso del Fondo de 1992 contra la ABS

#### Estados Unidos

En octubre de 2004 el Comité Ejecutivo decidió que el Fondo de 1992 no interpusiera un recurso contra la ABS en los Estados Unidos. Se encargó al Director que siguiera la litigación en curso en los Estados Unidos, supervisase las investigaciones en curso sobre la causa del siniestro y adoptase las medidas necesarias para proteger los intereses del Fondo de 1992 en cualquier jurisdicción pertinente. El Comité Ejecutivo señaló que esta decisión no prejuzgaba la postura del Fondo con respecto a las acciones judiciales incoadas contra otras partes.

#### España

En lo que se refiere a un posible recurso en España, el Director recibió asesoramiento del abogado español del Fondo de 1992, quien señaló que una acción judicial contra la ABS en España tropezaría con dificultades de procedimiento. Se habían entablado procesos penales en España contra cuatro partes, a saber el capitán, el primer oficial y el jefe de máquinas del *Prestige*, y el funcionario que había intervenido en la decisión de no permitir que el buque entrara en un puerto de refugio en España. ABS no era la parte demandada en los procedimientos. En virtud de la legislación española, cuando se ha incoado una acción penal no se puede proseguir una acción de indemnización basada en los mismos hechos o en fundamentalmente los mismos hechos que los que forman la base de la acción penal, tanto contra los demandados en los procedimientos penales como contra otras partes, hasta que se haya dictado sentencia definitiva en la causa penal. Los procedimientos penales probablemente tardarán varios años. Sobre la base del asesoramiento del abogado español del Fondo, el Director no recomendó, de momento, que se interpusiera un recurso contra la ABS en España.

#### Francia

En su sesión de junio de 2010 el Comité Ejecutivo tomó nota de que, en abril de 2010, Francia había entablado una acción judicial contra tres compañías del grupo ABS en el Tribunal de Primera Instancia de Burdeos. El Comité Ejecutivo examinó si esta y otras novedades llevarían a que se reconsiderara la postura del Fondo de 1992 sobre un recurso en relación con este siniestro.

El Director estimó, tras consultar con el abogado francés del Fondo de 1992, que parecía haber una serie de novedades pertinentes que requerían nuevo estudio, a fin de determinar las perspectivas y las implicaciones jurídicas de un posible recurso del Fondo de 1992 contra ABS en Francia, en particular:

- la publicación de dos informes de expertos presentados en los procedimientos penales en España, que concluyen que los defectos del *Prestige* se debieron a la negligencia de ABS;
- la solicitud de Francia en 2009 de que algunos empleados de ABS fuesen inculcados en los procedimientos judiciales

del Juzgado de lo Penal de Corcubión, y el hecho de que esta solicitud fuera denegada;

- la reciente jurisprudencia en Francia por la que se atribuye responsabilidad civil a una sociedad de clasificación por los daños causados por la contaminación resultante del siniestro del *Erika*; y
- que recientemente Francia hubiera entablado una acción judicial contra ABS en Francia.

El Comité Ejecutivo había tomado nota de que, en vista de las consideraciones anteriores, el Director tenía intención de examinar más a fondo, en consulta con el abogado francés del Fondo de 1992, las perspectivas y las implicaciones jurídicas de un posible recurso del Fondo de 1992 contra ABS en Francia, a fin de formular una recomendación al respecto al Comité Ejecutivo en una futura sesión. En el siniestro del *Erika*, la sala de lo penal del Tribunal de Apelación de París había dictaminado que Registro Italiano Navale (RINA) –la sociedad de clasificación que certificó al *Erika*–, junto con el representante del propietario del buque (Tevere Shipping) y el presidente de la empresa gestora (Panship Management and Services Srl), eran responsables en lo penal del delito de haber causado contaminación. En cuanto a la responsabilidad civil, la sentencia halló a las tres partes condenadas mancomunada y solidariamente responsables de los daños causados por el siniestro.

La sentencia del Tribunal de Casación francés respecto del siniestro del *Erika* se dictó el 25 de septiembre de 2012.

El Tribunal de Casación confirmó la sentencia del Tribunal de Apelación, excepto en relación con la sociedad de clasificación, RINA; al respecto decidió que el Tribunal de Apelación se había equivocado al decidir que una sociedad de clasificación no podía beneficiarse de las disposiciones de encauzamiento contenidas en el artículo III.4 del CRC de 1992. No obstante, el Tribunal de Casación decidió que los daños se habían producido a consecuencia de la temeridad de RINA, por lo que esta no podía invocar la protección otorgada por el CRC de 1992.

En su sesión de octubre de 2012, el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 autorizó al Director a que interpusiera un recurso contra ABS en Francia antes del 13 de noviembre de 2012 como medida provisional a fin de evitar que prescriba la acción con arreglo a la legislación francesa.

En octubre de 2012 el Fondo de 1992 entabló el recurso contra ABS en Francia. En una sesión futura del Comité Ejecutivo del Fondo de 1992, se decidirá si llevar adelante el recurso o retirarlo atendiendo al análisis de la sentencia del Tribunal de Casación y de cualquier otra información adicional recibida.

*Estela de hidrocarburos tras el Prestige en aguas al noroeste de la costa española, antes de su hundimiento el 13 de noviembre de 2002.*



# Solar I

|   |   |
|---|---|
| Fecha del siniestro                               | 11 de agosto de 2006  |
| Lugar del siniestro                               | Estrecho de Guimaras (Filipinas)  |
| Causa del siniestro                               | Hundimiento   |
| Cantidad de hidrocarburos derramados (aproximada) | 2 000 toneladas de fueloil industrial   |
| Zona afectada                                     | Isla de Guimaras y provincia de Iloilo (Filipinas)                                      |
| Estado de abanderamiento del buque                | República de Filipinas  |
| Arqueo bruto                                      | 998 AB  |
| Aseguradora P & I                                 | Shipowners' Mutual Protection and Indemnity Association (Luxembourg) (Shipowners' Club) |
| Límite del CRC                                    | 4,51 millones DEG (£4,3 millones)   |
| STOPIA/TOPIA aplicable                            | Límite del STOPIA 2006 de 20 millones DEG (£19,1 millones)                              |
| Límite del CRC y del Fondo                        | 203 millones DEG (£194 millones)  |
| Indemnización pagada                              | PHP 986 646 031 (£14,8 millones)  |
| Procedimientos judiciales                         | Actualmente existen tres procedimientos judiciales contra el Fondo de 1992              |

La conversión a libras esterlinas se ha efectuado sobre la base del tipo de cambio vigente al 3 de octubre de 2012.



Solar I

Datos relativos al mapa ©2011 Google

## Siniestro

El buque tanque *Solar I* (998 AB), matriculado en Filipinas y cargado con 2 081 toneladas de fueloil industrial, se hundió durante un temporal en el Estrecho de Guimaras, a unas diez millas marinas al sur de la isla de Guimaras (República de Filipinas).

## Impacto

En el momento en que se produjo el siniestro se derramó una cantidad desconocida pero considerable de hidrocarburos. El pecio continuó derramando hidrocarburos, aunque en cantidades cada vez menores. Tras una operación para extraer los hidrocarburos que quedaban en el pecio, se constató que prácticamente toda la carga se había derramado en el momento del siniestro.

## Operaciones de lucha contra el derrame

El Shipowners' Club y el Fondo de 1992 establecieron una oficina de reclamaciones en Iloilo para prestar asistencia en la tramitación de las reclamaciones. La oficina se cerró en 2010 después de que la mayoría de las reclamaciones se hubieran tramitado.

## Aplicabilidad de los Convenios

La República de Filipinas es Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992) y en el Convenio del Fondo de 1992.

El *Solar I* estaba inscrito en la Shipowners' Mutual Protection and Indemnity Association (Luxembourg) (Shipowners' Club).

La cuantía de limitación aplicable al *Solar I* en virtud del CRC de 1992 es de 4,51 millones DEG, pero el propietario del *Solar I* es Parte en el Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos procedentes de buques tanque pequeños (STOPIA) 2006, según el cual la cuantía de limitación aplicable al buque tanque se incrementa, de manera voluntaria, a 20 millones DEG. No obstante, el Fondo de 1992 sigue siendo responsable de indemnizar a los reclamantes en el caso y en la medida en que la cuantía total de las reclamaciones admisibles exceda de la cuantía de limitación aplicable al *Solar I* en virtud del CRC de 1992. En virtud del STOPIA 2006, el Fondo de 1992 tiene derechos jurídicamente exigibles de resarcimiento por parte del propietario del buque de la diferencia entre la cuantía de limitación aplicable al buque tanque en virtud del CRC de 1992 y la cuantía total de las reclamaciones admisibles hasta 20 millones DEG.

El Fondo y el Shipowners' Club acordaron que el Fondo de 1992 efectuaría pagos en concepto de indemnización una vez que se alcanzase la cuantía de limitación en virtud del CRC de 1992 y que el Club reembolsaría al Fondo los pagos efectuados, en un plazo de dos semanas a partir de que el Fondo presentase las correspondientes facturas, un acuerdo que ha funcionado sin problema durante la tramitación del siniestro.

## Reclamaciones de indemnización

Al 1 de agosto de 2012, se habían recibido unas 32 466 reclamaciones y se habían efectuado pagos por un total de PHP 987 millones (£14,3 millones) respecto de 26 870 reclamaciones, principalmente del sector de la pesquería. En la actualidad ya se han evaluado todas las reclamaciones y se ha cerrado la oficina local de reclamaciones.

A octubre de 2012 se habían pagado aproximadamente PHP 987 millones en concepto de indemnización y el

| Categoría de la reclamación | Reclamaciones presentadas | Reclamaciones evaluadas | Cuantía evaluada (PHP)                          | Reclamaciones pagadas | Cuantía pagada (PHP)                          | Reclamaciones rechazadas |
|-----------------------------|---------------------------|-------------------------|---|-----------------------|---|--------------------------|
| Pesca de captura            | 27 812                    | 27 812                  | 207 678 149                                     | 25 940                | 190 392 018                                   | 598                      |
| Maricultura                 | 771                       | 771                     | 3 704 266                                       | 198                   | 3 308 273                                     | 465                      |
| Varios                      | 170                       | 170                     | 6 934 644                                       | 11                    | 6 852 074                                     | 157                      |
| Daños materiales            | 3 260                     | 3 260                   | 5 341 587                                       | 631                   | 5 117 154                                     | 2 507                    |
| Turismo                     | 425                       | 425                     | 5 489 437                                       | 75                    | 5 381 627                                     | 346                      |
| Limpieza                    | 28                        | 28                      | 885 668 092                                     | 15                    | 775 594 885                                   | 13                       |
| <b>Total</b>                | <b>32 466</b>             | <b>32 466</b>           | <b>1 114 816 175</b><br><b>(£16,8 millones)</b> | <b>26 870</b>         | <b>986 646 031</b><br><b>(£14,8 millones)</b> | <b>4 086</b>             |

Shipowners' Club había reembolsado esa suma al Fondo de 1992 en virtud del STOPIA 2006.

La situación de las reclamaciones a la fecha de la celebración de la sesión de octubre de 2012 del Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 se resume en el siguiente cuadro.

Cabe observar que muchos demandantes no indicaron la cuantía reclamada en sus respectivos formularios de reclamaciones. Por consiguiente, no se puede determinar la cuantía total reclamada respecto de este siniestro.

El Shipowners' Club y el Fondo de 1992 recibieron otras 132 642 reclamaciones –no incluidas en el cuadro– principalmente de pescadores y productores de algas marinas de la isla de Guimaras y la provincia de Iloilo. La mayoría de los formularios de reclamaciones conexas estaban incompletos y un número significativo provenía de personas menores de 18 años, que es la edad mínima permitida para dedicarse a la pesca en Filipinas. Tras un detallado proceso de selección, que incluyó la comparación de los datos que figuraban en los formularios de reclamaciones con el registro electoral, el Club y el Fondo decidieron no seguir procesando los formularios que no guardaran relación con reclamaciones válidas.

## Limpieza y medidas preventivas

Veintiocho reclamaciones relativas a operaciones de limpieza y medidas preventivas fueron presentadas por particulares, contratistas de limpieza, Petron Corporation y organismos gubernamentales. Las reclamaciones de los contratistas y de Petron Corporation por actividades de limpieza en el mar y en tierra, reconocimientos submarinos y operaciones de retirada de hidrocarburos se han acordado por un total de PHP 775,22 millones. También se han evaluado y juzgado razonables siete reclamaciones individuales por medidas adicionales de limpieza a pequeña escala, de las

cuales seis se han acordado por PHP 373 918. El otro demandante recibió una oferta de transacción pero no la aceptó, y ahora se considera que la reclamación ha caducado.

Se han recibido y evaluado dos reclamaciones presentadas por el Servicio de Guardacostas de Filipinas (PCG) en relación a las medidas preventivas llevadas a cabo en respuesta al siniestro. Se hizo una oferta de transacción para ambas reclamaciones por un total de PHP 104,8 millones, que ha sido aceptada por el PCG.

### Daños materiales

Se ha recibido un total de 3 260 reclamaciones por daños a las artes de pesca, embarcaciones de pesca y propiedades frente a la playa, de las cuales 631 se han pagado por un total de PHP 5,12 millones. Unas 122 reclamaciones aprobadas en concepto de daños materiales aún no se han podido pagar a los demandantes, ya que, al igual que en el sector de la pesca de captura, los cheques correspondientes a los pagos de indemnización no han sido recogidos. Se ha emprendido una consolidación de cuentas con el banco en Filipinas y las indemnizaciones pendientes estarán disponibles, a petición, directamente a través del Fondo de 1992. Se han rechazado unas 2 507 reclamaciones, dado que los demandantes no pudieron aportar prueba alguna de que se hubieran visto afectados.

### Pérdidas económicas en el sector de la pesca de captura

De las 27 812 reclamaciones presentadas por pescadores, alrededor de 25 940 se han liquidado y pagado por un total de PHP 190,4 millones, y 598 reclamaciones se han rechazado. Hasta el momento, más de 250 demandantes no han cobrado sus indemnizaciones. Dado que el periodo de validez de los cheques es limitado, el Fondo de 1992 ha tenido que volver a emitir los cheques que habían expirado. Esto ha dado lugar a discrepancias en la notificación de los pagos, ya que las cifras correspondían a cheques emitidos, pero no necesariamente cobrados. Puesto que algunos de los pagos se habían emitido varias veces sin haber sido cobrados, se ha hecho, en lo posible, una consolidación de cuentas. El resto de los demandantes podrán cobrar su indemnización en cualquier momento, contactando directamente al Fondo de 1992.

### Pérdidas económicas en el sector de maricultura

El Shipowners' Club y el Fondo de 1992 han recibido 771 reclamaciones de cultivadores de algas marinas y operadores de estanques piscícolas en concepto de daños a sus cosechas debidos a la contaminación. Unas 198 de estas reclamaciones se han pagado por un total de PHP 3,3 millones, y otros diez pagos adicionales no han sido cobrados. Se han rechazado otras 465 reclamaciones ya que los demandantes no pudieron probar de manera realista que, en el momento del siniestro, se dedicaban a las actividades invocadas o que sus cosechas se habían visto efectivamente afectadas por la contaminación.

Unos 98 cultivadores de algas marinas y el operador de un estanque piscícola recibieron ofertas de pago, pero optaron por no aceptar la indemnización, juzgándola excesivamente baja. Debido a la falta de pruebas corroborativas adicionales el Shipowners' Club y el Fondo de 1992 no han podido resolver esta cuestión y ahora se considera que estas reclamaciones han caducado.

### Turismo y otras pérdidas económicas

El Shipowners' Club y el Fondo de 1992 han recibido unas 425 reclamaciones provenientes del sector de turismo: propietarios de pequeños centros de veraneo, empresas de embarcaciones turísticas y varios proveedores de diversos servicios. En términos generales, se han acordado y pagado unas 75 reclamaciones por un total de PHP 5,38 millones, y se han rechazado 346 debido a la falta de pruebas que demostrasen que los demandantes habían sufrido pérdidas debidas a la contaminación.

Varios demandantes presentaron nuevas reclamaciones por pérdidas adicionales sufridas durante 2008 y 2009. Estas se han evaluado basándose en pruebas corroborativas, tales como el número de visitantes a la isla y las recaudaciones de los transbordadores, y han sido oportunamente liquidadas y pagadas.

### Varios

Se han recibido alrededor de 170 reclamaciones por pérdidas económicas sufridas principalmente por tiendas de abastos y ganaderos. La mayoría de estas reclamaciones se han rechazado por no existir una relación de causalidad suficientemente cercana entre la contaminación y los supuestos daños.

Se han pagado once reclamaciones por un total de PHP 6,85 millones por los costes originados en diversos departamentos gubernamentales, principalmente para indemnizar parcialmente los costes salariales fijos y las horas extraordinarias del personal que participó en las operaciones de respuesta al siniestro. La indemnización correspondiente a una reclamación adicional, también de un departamento gubernamental, fue rechazada por el demandante después de efectuarse cambios en la administración local.

### Cuestiones jurídicas – procedimientos civiles Procedimiento judicial de 967 pescadores

En agosto del 2009, un bufete de abogados en Manila que había representado anteriormente a un grupo de pescadores de la isla de Guimaras incoó un procedimiento civil. El litigio guarda relación con las reclamaciones de 967 de estos pescadores que ascendían a un total de PHP 286,4 millones por daños materiales y pérdidas económicas. Los demandantes rechazaron la evaluación del Fondo de 1992 consistente en un periodo de interrupción de 12 semanas laborables que se había aplicado a todas las reclamaciones similares en la zona, alegando que la actividad de las pesquerías había sido interrumpida durante más de 22 meses, aunque no aportaron prueba

ni elemento de apoyo alguno. El Fondo de 1992 presentó alegatos para la defensa en respuesta a la acción civil.

En julio de 2012 se llevó a cabo una audiencia preliminar para estudiar la posibilidad de una solución amistosa. El Tribunal ordenó que las audiencias de mediación se realizaran en agosto y septiembre de 2012 ante un mediador acreditado por el Tribunal. El abogado del Fondo de 1992 se reunió con los abogados de los demandantes antes de la celebración de la primera audiencia de mediación de agosto para tratar de resolver el asunto y reducir los gastos que, de otro modo, se contraerían asistiendo a las audiencias de mediación. Durante esa reunión, los abogados de los demandantes no habían preparado documentación formal alguna para ampliar su caso, y no se habían realizado avances a fin de solucionar el caso en la primera reunión de mediación en agosto de 2012. Se esperaba que los abogados de los demandantes presentasen una propuesta para alcanzar una solución amistosa, pero a falta de dicha propuesta, se procedió a una audiencia preliminar en octubre de 2012.

### Procedimientos judiciales del PCG

El PCG interpuso procedimientos judiciales para salvaguardar sus derechos en relación con las dos reclamaciones por los gastos contraídos durante las operaciones de limpieza y bombeo. El Fondo de 1992 presentó alegatos para la defensa. Se hizo una oferta de transacción para ambas reclamaciones por un total de PHP 104,8 millones, que ha sido aceptada por el PCG. El Fondo de 1992, el PCG, el Shipowners' Club y sus respectivos abogados están en contacto con respecto a las formalidades requeridas a fin de formalizar el acuerdo de compromiso propuesto y retirar los procedimientos judiciales. Concretamente, los abogados del Fondo de 1992 se mantienen en contacto con el abogado del PCG con respecto a la obtención de las firmas necesarias para la documentación de transacción y pago, pero, debido a varios cambios en el personal del PCG, se han producido retrasos.

### Procedimientos judiciales de un grupo de empleados municipales

Noventa y siete particulares empleados por la municipalidad de Guimaras durante las operaciones de respuesta al siniestro han

interpuesto una demanda judicial contra el alcalde, el capitán del buque, varios agentes, los propietarios del buque y de la carga y el Fondo de 1992, alegando que no se les pagó por sus servicios. Tras un examen exhaustivo de los documentos legales recibidos, el Fondo de 1992 presentó alegatos para la defensa ante el tribunal, haciendo hincapié, en particular, en que la mayoría de los demandantes no se dedicaban a actividades en principio admisibles. Además, varios demandantes ya habían sido incluidos en una reclamación presentada por la municipalidad de Guimaras y ya liquidada.

En julio de 2012 se celebró sin éxito una audiencia preliminar para estudiar la posibilidad de una solución amistosa. El Tribunal ordenó que las partes celebraran una serie de audiencias preliminares y reuniones de mediación que comenzaron en octubre de 2012. Se espera que el proceso de mediación se prolongue durante algunos meses.

### Procesos judiciales del Fondo de 1992 contra el propietario del buque

En septiembre de 2010, el Fondo de 1992, a fin de proteger sus reclamaciones contra el propietario del buque en virtud del STOPIA 2006, entabló procedimientos judiciales contra el propietario del buque ante los tribunales ingleses. En virtud de un acuerdo alcanzado con la aseguradora del propietario del buque de no invocar las disposiciones de caducidad del STOPIA 2006, el Fondo de 1992 aceptó no continuar con los procedimientos judiciales y permitir que expirara el plazo previsto. No ha habido más novedades a este respecto en 2012.

### Consideraciones

Este es el primer siniestro en el que se aplica el STOPIA 2006 y el Fondo de 1992 recibe reembolsos periódicos del Shipowners' Club. Es muy poco probable que la cuantía de indemnización pagadera respecto a este siniestro exceda del límite del STOPIA 2006 de 20 millones DEG y, por consiguiente, muy poco probable que el Fondo de 1992 tenga que pagar indemnizaciones.

*Irisaciones de hidrocarburos procedentes del Solar I, Isla de Guimaras (Filipinas).*



# Volgoneft 139

|   |  |
|---|--|
| Fecha del siniestro                               | 11 de noviembre de 2007  |
| Lugar del siniestro                               | Estrecho de Kerch, entre el mar de Azov y el mar Negro (Federación de Rusia y Ucrania)                       |
| Causa del siniestro                               | Ruptura  |
| Cantidad de hidrocarburos derramados (aproximada) | Hasta 2 000 toneladas de fueloil   |
| Zona afectada                                     | Península de Taman, punta de Tuzla y punta de Chushka (Federación de Rusia y Ucrania)                        |
| Estado de abanderamiento del buque                | Federación de Rusia  |
| Arqueo bruto                                      | 3 463 AB   |
| Aseguradora P & I                                 | Ingosstrakh  |
| Cobertura P&I                                     | 3 millones DEG o RUB 116,3 millones (£2,5 millones)  |
| Límite del CRC                                    | 4,51 millones DEG o RUB 175,3 millones (£3,7 millones)   |
| Déficit de seguro                                 | 1,5 millones DEG o RUB 58,7 millones (£1,2 millones)   |
| Límite del CRC y del Fondo                        | 203 millones DEG (£201 millones)   |
| STOPIA/TOPIA aplicable                            | No   |
| Indemnización pagada                              | Ninguna  |
| Cuestiones específicas                            | El límite CRC debería ser 4,5 millones DEG. Hay, por tanto, un ‘déficit de seguro’ de unos 1,5 millones DEG. |

La conversión a libras esterlinas se ha efectuado sobre la base del tipo de cambio vigente al 3 de octubre de 2012.



Datos relativos al mapa ©2011 Basarsoft, GIS Innovatsia, Google, Tele Atlas, Transnavicom

## Siniestro

El 11 de noviembre de 2007, el buque tanque ruso *Volgoneft 139* (3 463 AB, construido en 1978) se partió en dos en el estrecho de Kerch, que conecta el mar de Azov y el mar Negro, entre la Federación de Rusia y Ucrania. El buque tanque estaba fondeado cuando quedó atrapado en una tempestad con mar gruesa. Después de que el buque se partiera en dos, la parte de popa permaneció a flote y, utilizando la propia maquinaria del buque siniestrado, el capitán logró vararla en un banco de arena cercano. La tripulación fue entonces rescatada y llevada al puerto de Kavkaz (Federación de Rusia). La parte de proa permaneció a flote fondeada durante un tiempo, y luego se hundió.

El petrolero tenía una carga de 4 077 toneladas de fueloil pesado. Se cree que se derramaron entre 1 200 y 2 000 toneladas de fueloil. Tras la retirada de 913 toneladas de fueloil pesado, la parte de popa fue remolcada a Kavkaz, donde finalmente se vendió. Un mes después del siniestro, la parte de proa se sacó a flote parcialmente y se recuperaron 1 200 toneladas de una mezcla de hidrocarburos y agua de los tanques uno y dos. En agosto de 2008, la parte de proa de los restos del naufragio se sacó de nuevo a flote y se remolcó al puerto de Kavkaz, donde fue desmantelada para chatarra.

Se informó que otros tres buques cargados con azufre (*Volnogorsk*, *Nakhichevan* y *Kovel*) se habían hundido también en la zona en las dos horas siguientes al siniestro.

## Impacto

Se calcula que alrededor de 250 kilómetros de litoral se vieron afectados por los hidrocarburos, tanto en la Federación de Rusia como en Ucrania. Según las informaciones, un número muy elevado de aves, más de 30 000, sufrió daños por contaminación.

## Operaciones de lucha contra el derrame

A fin de coordinar las operaciones de lucha contra el derrame entre la Federación de Rusia y Ucrania se constituyó un centro común de crisis. Se informó que, tras las operaciones en el mar, se recuperaron unas 200 toneladas de fueloil pesado.

En la Federación de Rusia, partes considerables del litoral de la península de Taman y las restingas de Tuzla y Chushka resultaron afectadas por los hidrocarburos. Las operaciones de limpieza del litoral se llevaron a cabo por militares rusos y fuerzas civiles de emergencia, y se retiraron unas 70 000 toneladas de residuos oleosos, arena y algas marinas para su destrucción.

En Ucrania, se recogieron 6 500 toneladas de residuos oleosos, principalmente de la isla de Tuzla, y se transportaron al puerto de Kerch antes de su eliminación.

## Aplicabilidad de los Convenios

La Federación de Rusia es Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992) y el Convenio del Fondo de 1992. En el momento del siniestro, Ucrania no era Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, ni en el del Fondo de 1992. Aunque el 28 de noviembre de 2007 Ucrania había depositado un instrumento de ratificación del CRC de 1992 ante el Secretario General de la Organización Marítima Internacional (OMI), este no entró en vigor hasta el 28 noviembre de 2008.

El *Volgoneft 139* era propiedad de JSC Volgotanker. En marzo

de 2008, el Tribunal de Comercio de Moscú declaró en quiebra a JSC Volgotanker.

El *Volgoneft 139* estaba asegurado por Ingosstrakh (Federación de Rusia) por 3 millones DEG, es decir, el límite mínimo de responsabilidad en virtud del CRC de 1992 antes de noviembre de 2003. Sin embargo, después de noviembre de 2003, el límite mínimo en virtud del CRC de 1992 es de 4,51 millones DEG, por lo que hay un “déficit de seguro” de unos 1,51 millones DEG.

El *Volgoneft 139* no estaba asegurado por ningún P&I Club perteneciente al International Group of P&I Clubs y, por lo tanto, no estaba cubierto por el Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos procedentes de buques tanque pequeños (STOPIA) 2006.

## Reclamaciones de indemnización

En el cuadro a continuación se resume la situación de las reclamaciones a octubre de 2012.

## Cuestiones jurídicas Reclamación de “Metodika”

En una reunión celebrada en mayo de 2008, las autoridades rusas informaron al Fondo de 1992 que Rosprirodnadzor había presentado una reclamación por daños ambientales de unos RUB 6 048,6 millones. Esta reclamación se basaba en la cantidad de hidrocarburos derramados, multiplicada por una cuantía de rublos por tonelada (“Metodika”). La Secretaría informó a las autoridades rusas que una reclamación basada en una cuantificación abstracta de los daños calculada conforme a un modelo teórico contravenía el artículo I.6 del CRC de 1992 y, por lo tanto, la reclamación de indemnización no era admisible, pero que el Fondo de 1992 estaba dispuesto a examinar las actividades emprendidas por Rosprirodnadzor para combatir la contaminación

|                                     | Cuantía reclamada (RUB)              | Evaluación del Fondo de 1992 (RUB)  |
|-------------------------------------|--------------------------------------|-------------------------------------|
| Contratista de limpieza             | 63 926 933                           | 50 766 549                          |
| Gobierno regional                   | 434 687 072                          | 241 045 047                         |
| Gobierno local                      | 42 960 768                           | 24 949 162                          |
| Puerto de Kerch (Ucrania)           | 9 170 697                            | 1 739 454                           |
| Fletador                            | 9 499 078                            | 2 312 714                           |
| Operador turístico (privado)        | 8 524 153                            | 8 524 153                           |
| Propietario del buque               | 27 706 290                           | 8 755 555                           |
| Organismo Federal (Rosprirodnadzor) | 753 332                              | 688 487                             |
| <b>Total</b>                        | <b>597 228 323<br/>(£11 840 347)</b> | <b>338 781 121<br/>(£6 716 503)</b> |

por hidrocarburos y restaurar el medio ambiente, con el fin de determinar si tenía derecho a indemnización, y en qué medida, conforme a los Convenios. El Fondo de 1992 ha evaluado los gastos contraídos por Rosprirodnadzor en RUB 688 487.

#### Sentencia del Tribunal de Arbitraje de la ciudad de San Petersburgo y región de Leningrado

En septiembre de 2010, el Tribunal de Arbitraje de la ciudad de San Petersburgo y región de Leningrado dictó una sentencia en la que rechazaba la reclamación basada en “Metodika”. En dicha sentencia el Tribunal tomó nota de que, en virtud del artículo I.6 del CRC de 1992, la indemnización por daños al medio ambiente, distinta de la pérdida de beneficio debida a tal daño, debería limitarse a los gastos por concepto de medidas razonables de restauración, así como a los gastos por concepto de medidas preventivas y daños causados posteriormente por dichas medidas. El Tribunal también tomó nota de que los gastos incluidos en las otras reclamaciones como resultado del siniestro cubrían toda medida preventiva y de restauración que en efecto se llevó a cabo.

Rosprirodnadzor no ha interpuesto recurso y, por consiguiente, la sentencia es definitiva.

#### Fuerza mayor

Ingosstrakh presentó un alegato de defensa ante el Tribunal argumentando que el siniestro fue enteramente causado por un fenómeno natural de carácter excepcional, inevitable e irresistible (fuerza mayor) y que, por lo tanto, no ha de atribuirse responsabilidad al propietario del *Volgoneft 139* (artículo III 2 a) del CRC de 1992). Si el Tribunal aceptase tal argumento, el propietario del buque y su aseguradora quedarían exonerados de responsabilidad, y el Fondo de 1992 tendría que pagar indemnización a las víctimas del derrame desde el principio (artículo 4.1 a) del Convenio del Fondo de 1992).

El Fondo de 1992 nombró a un equipo de expertos para examinar

las condiciones meteorológicas en la zona y las circunstancias en el momento del siniestro a fin de determinar la validez de la defensa del propietario del buque. En junio de 2008, los expertos visitaron la zona en la que tuvo lugar el siniestro e inspeccionaron la parte de popa de los restos de naufragio en el puerto de Kavkaz<sup>26</sup>.

En resumen, las conclusiones de los expertos son las siguientes:

- la tempestad del 11 de noviembre de 2007 no fue excepcional puesto que hay antecedentes de tempestades similares y comparables experimentadas en la región en cuatro ocasiones en los últimos veinte años;
- no fue inevitable que el *Volgoneft 139* quedase atrapado en la tempestad, en la medida en que la tempestad y las condiciones asociadas a la misma se pronosticaron con precisión, de modo que hubo suficientes oportunidades para evitar exponer el buque a la tempestad como lo hizo; y
- la tempestad del 11 de noviembre de 2007 fue irresistible en lo que concierne al *Volgoneft 139*, ya que las condiciones asociadas a la tempestad rebasaban los criterios del proyecto del buque.

Para entender bien las circunstancias del siniestro, la Secretaría y los expertos del Fondo de 1992 visitaron el Servicio de Tráfico Marítimo (STM) de Kerch, en Ucrania, en noviembre de 2009, y el STM de Kavkaz, en la Federación de Rusia, en febrero de 2010.

Sobre la base de la información adicional disponible durante las visitas, los expertos del Fondo de 1992 confirmaron sus conclusiones preliminares de que la tempestad del 11 de noviembre de 2007 no fue excepcional. Llegaron a la conclusión de que no había sido inevitable que el *Volgoneft 139* quedase atrapado en la tempestad ya que se habían tenido suficientes oportunidades para evitar exponer el buque a la tempestad como lo hizo. Los expertos también confirmaron su punto de vista

inicial de que el *Volgoneft 139* no tenía que haber estado en la zona en el momento del siniestro, dado que las condiciones asociadas a la tempestad eran excesivas para los criterios del proyecto del buque.

No obstante, aunque inicialmente los expertos del Fondo de 1992 pensaron que el fondeadero del estrecho de Kerch se consideraba un puerto comercial, a raíz de sus visitas de noviembre de 2009 y de febrero de 2010 se dieron cuenta de que este no operaba como puerto. Durante las visitas al STM de Kerch y al de Kavkaz, los expertos se enteraron de que ninguna de las Autoridades portuarias estaba facultada para cerrar el fondeadero en caso de alerta por tempestad ni a ordenar a los buques que desalojasen el fondeadero. Por lo tanto, los expertos concluyeron que la responsabilidad de tomar acción alguna para evitar el siniestro recaía sobre el capitán y el propietario del buque.

#### Sentencia del Tribunal de Arbitraje de la ciudad de San Petersburgo y región de Leningrado

En septiembre de 2010, el Tribunal de Arbitraje de la ciudad de San Petersburgo y región de Leningrado decidió que el propietario del buque y su aseguradora no habían proporcionado pruebas que demostraran que el derrame de hidrocarburos fue resultado de un caso fortuito, excepcional e inevitable. El Tribunal concluyó que el capitán, estando al tanto de todas las advertencias sobre la tempestad, no había tomado todas las medidas necesarias para evitar el siniestro y, por tanto, el siniestro no había sido inevitable para el buque. Asimismo, el Tribunal decidió que la tempestad no era de carácter excepcional ya que existía información sobre tempestades similares en la zona. En su sentencia, el Tribunal decidió que el derrame no fue resultado de un fenómeno natural de carácter excepcional o inevitable y que, por lo tanto, el propietario del buque y su aseguradora eran responsables por los daños debidos a la contaminación causados por el derrame.

Ingosstrakh no ha interpuesto recurso y, por consiguiente, la sentencia es definitiva.

#### “Déficit de seguro”

En febrero de 2008, el Fondo de 1992 recibió una notificación del Tribunal de Arbitraje de la ciudad de San Petersburgo y región de Leningrado de la acción judicial incoada por un contratista de servicios de limpieza ruso contra el propietario del buque, Ingosstrakh y el Fondo de 1992. Varios demandantes también incoaron procedimientos judiciales ante el mismo Tribunal.

En febrero de 2008, en el contexto de estos procedimientos, el Tribunal dictó una sentencia declarando que el fondo de limitación del propietario del buque había sido constituido mediante una carta de garantía de Ingosstrakh de RUB 116 280 000, equivalentes a 3 millones DEG.

En abril de 2008, el Fondo de 1992 apeló contra el fallo del Tribunal. En sus alegatos, el Fondo de 1992 argumentó que, en el momento del siniestro, el límite de responsabilidad del propietario del buque en virtud del CRC de 1992 era de 4,51 millones DEG (RUB 175,3 millones) y que, de acuerdo con la constitución rusa, los convenios internacionales en los que la Federación de Rusia es Parte tienen precedencia sobre el derecho interno ruso y que, por lo tanto, debía modificarse el fallo del Tribunal que establecía el fondo de limitación del propietario del buque en solamente 3 millones DEG (RUB 116,3 millones). En mayo de 2008 el Tribunal de Apelación rechazó la apelación del Fondo de 1992.

El Fondo de 1992 interpuso otra apelación. En septiembre de 2008, el Tribunal de Casación dictó una decisión desestimando la apelación del Fondo de 1992. Según dicho Tribunal, puesto que la legislación rusa aún preveía que el límite de responsabilidad del propietario del buque en virtud del CRC de 1992 era, en el caso del *Volgoneft 139*, RUB 116 280 000 (3 millones DEG), competía a los tribunales rusos aplicar los límites de responsabilidad publicados en la Gaceta Oficial rusa. El Fondo de 1992 apeló ante el Tribunal Supremo de Moscú, puesto que la decisión del Tribunal estaba en clara contravención del CRC de 1992 enmendado con efecto a partir del 1 de noviembre de 2003. En noviembre de 2008, el Tribunal Supremo confirmó la decisión del Tribunal de Casación.

#### Decisiones de los tribunales sobre la cuestión del déficit de seguro

En septiembre de 2010 el Tribunal de Arbitraje de la ciudad de San Petersburgo y región de Leningrado decidió mantener su decisión inicial de que el fondo de limitación del propietario del buque fuera de 3 millones DEG, o RUB 116,6 millones. El Tribunal tomó esta decisión ya que las enmiendas a los límites disponibles en virtud del CRC de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992 no se habían publicado en la Gaceta Oficial rusa en el momento del siniestro.

El Fondo de 1992 apeló contra esta decisión ante el Tribunal de Apelación ya que, en la fecha en que se dictó esa sentencia, el nuevo límite de responsabilidad del propietario del buque, a saber, 4,51 millones DEG, se había publicado oficialmente en la Gaceta Oficial rusa y, por lo tanto, estaba debidamente incorporado en la legislación rusa.

El Tribunal de Apelación confirmó la decisión del Tribunal de Arbitraje de San Petersburgo. El Fondo de 1992 presentó un recurso de casación ante el Tribunal de Casación.

En su decreto de abril de 2011, el Tribunal de Casación desestimó la apelación presentada por el Fondo de 1992 y mantuvo la decisión relativa a la constitución del fondo de limitación del propietario del buque de 3 millones DEG. El Fondo de 1992 apeló ante Tribunal Supremo.

<sup>26</sup> Para conocer los pormenores respecto a las conclusiones preliminares alcanzadas por los expertos del Fondo de 1992, se hace referencia al Informe Anual de 2008, páginas 119 a 122.

Zona del litoral del estrecho de Kerch cubierta con una gruesa capa de hidrocarburos tras el siniestro del *Volgoneft 139*.



El Tribunal Supremo apoyó las decisiones del Tribunal de Arbitraje de la ciudad de San Petersburgo y región de Leningrado, el Tribunal de Apelación y el Tribunal de Casación.

### Cuantía y fundamentos respecto de la indemnización

En una audiencia celebrada en enero de 2011, el Tribunal de Arbitraje de la ciudad de San Petersburgo y región de Leningrado pidió que el Fondo de 1992 presentase un informe justificando su posición sobre la relación entre la cantidad de hidrocarburos derramados y la cantidad de residuos recogidos, que era el principal asunto litigioso en la evaluación de algunas reclamaciones de limpieza.

El Fondo de 1992 presentó su informe al Tribunal en una audiencia celebrada en marzo de 2011. El informe comparaba la cantidad de residuos oleosos recogidos durante las operaciones de lucha contra la contaminación y la cantidad de residuos oleosos recogidos en otros siniestros. El informe concluyó que, en el siniestro del *Volgoneft 139*, la cantidad de residuos oleosos recogidos fue unas 40 veces la cantidad de hidrocarburos derramados, mientras que, en otros derrames, esta proporción era de entre 2,5 veces y 15 veces. En consecuencia, el coste de esta limpieza adicional, y de la eliminación de los residuos oleosos, no se consideraría razonable y, por lo tanto, no será admisible para indemnización.

Se celebraron audiencias en mayo, julio, octubre, noviembre y diciembre de 2011, y en febrero, abril y junio de 2012 en el Tribunal de Arbitraje de la ciudad de San Petersburgo y la región de Leningrado.

En la audiencia de febrero de 2012, el Tribunal decidió que todos los demandantes tenían derecho a interés legal conforme a la

legislación rusa y ordenó a los demandantes presentar sus cálculos de interés.

### Sentencia sobre la cuantía y los fundamentos de las reclamaciones

En julio de 2012 el Tribunal dictó sentencia sobre la cuantía, concediendo a los demandantes RUB 503,2 millones, incluido el interés legal. Además, el Tribunal ordenó a Ingosstrakh, al propietario del buque y al Fondo de 1992 que pagaran a partes iguales las tasas judiciales a algunos demandantes por un total de RUB 164 445.

El cuadro a continuación resume las cuantías otorgadas en la sentencia del Tribunal de Arbitraje de la ciudad de San Petersburgo y región de Leningrado frente a la evaluación de las reclamaciones efectuada por el Fondo de 1992.

El Tribunal decidió que el propietario del buque/Ingosstrakh debían pagar las cantidades otorgadas hasta 3 millones DEG y que el Fondo de 1992 debía pagar toda cuantía por encima de 3 millones DEG. Debido a que el límite del CRC de 1992 aplicable en el momento del siniestro era de 4,5 millones DEG, sigue existiendo un “déficit de seguro” de unos 1,5 millones DEG. En la sentencia, el Tribunal decidió que el límite del propietario del buque debía ser de 3 millones DEG, ya que, en el momento del siniestro, tal como estaba publicado en la Gaceta Oficial rusa, ese era el límite de la responsabilidad en virtud del CRC de 1992.

En agosto de 2012, el Fondo de 1992 apeló la sentencia basándose en que:

- i. el límite de responsabilidad del propietario del buque en virtud del CRC de 1992 en el momento del siniestro era de

|                                     | Cuantía reclamada (RUB)                    | Evaluación del Fondo de 1992 (RUB)        | Sentencia del Tribunal (RUB) |   |
|-------------------------------------|--|---|------------------------------|---|
|                                     |  |   | Capital                      | Intereses jurídicos   |
| Contratista de limpieza             | 63 926 933                                 | 50 766 549                                | 50 766 549                   | 17 413 621  |
| Gobierno regional                   | 434 687 072                                | 241 045 047                               | 337 866 060                  | 41 350 713  |
| Gobierno local                      | 42 960 768                                 | 24 949 162                                | 33 954 965                   | 4 456 180   |
| Puerto de Kerch (Ucrania)           | 9 170 697                                  | 1 739 454                                 | 3 770 772                    | 1 089 164   |
| Fletador                            | 9 499 078                                  | 2 312 714                                 | 2 312 714                    | 891 050   |
| Operador turístico (privado)        | 8 524 153                                  | 8 524 153                                 | 8 524 153                    |   |
| Propietario del buque               | 27 706 290                                 | 8 755 555                                 |                              |   |
| Organismo federal (Rosprirodnadzor) | 753 332                                    | 688 487                                   | 688 487                      | 92 974  |
| <b>Total</b>                        | <b>597 228 323</b><br><b>(£11 840 347)</b> | <b>338 781 121</b><br><b>(£6 716 503)</b> | <b>437 883 700</b>           | <b>65 293 702</b><br><b>503 177 402</b><br><b>(£9,9 millones)</b> |

- 4,51 millones DEG (RUB 174,4 millones) y, por lo tanto, se debería enmendar la decisión del Tribunal que establecía el fondo de limitación del propietario del buque en solo 3 millones DEG (RUB 116,3 millones); y
- ii. la sentencia no explica cómo se calcularon los importes de las indemnizaciones adjudicadas a favor de varios demandantes. Por consiguiente, en la sentencia no queda claro cómo el Tribunal calculó las cuantías adjudicadas ni en qué pruebas se basó.

Una autoridad local que reclamaba gastos ocasionados por la limpieza y medidas preventivas también apeló contra la sentencia ya que la cantidad concedida fue inferior a la cantidad reclamada. En septiembre de 2012 el Tribunal de Apelación confirmó la sentencia del Tribunal de Arbitraje. El Fondo de 1992 ha apelado la sentencia ante el Tribunal de Casación.

### Reuniones entre las autoridades rusas y la Secretaría

En noviembre y diciembre de 2007, la Secretaría se puso en contacto con la Embajada de la Federación de Rusia en Londres y con el Ministerio de Transportes en Moscú para ofrecer la ayuda del Fondo de 1992 a las autoridades rusas a fin de afrontar el siniestro. Se llevaron a cabo varias reuniones en las oficinas de la Secretaría del Fondo de 1992, en las cuales se explicó en detalle el régimen de indemnización. El Fondo de 1992 ofreció enviar expertos a la Federación de Rusia para seguir de cerca la situación y asesorar a las autoridades rusas. Sin embargo, no se recibió ninguna respuesta oficial por parte de estas y, sin las cartas de invitación y visados necesarios, ni los representantes del Fondo de 1992 ni sus expertos pudieron visitar la zona afectada para seguir de cerca las operaciones de limpieza.

En 2009 se celebraron varias reuniones en Londres y en Moscú entre las autoridades rusas, la Secretaría y los expertos del Fondo de 1992 para facilitar el intercambio de información y seguir el curso de las reclamaciones. En febrero de 2010 la Secretaría y los expertos del Fondo visitaron Moscú, Krasnodar y el STM de Kavkaz, donde celebraron reuniones con el Ministerio de Transportes, un representante del propietario y el fletador del *Volgoneft 139*, varias autoridades locales de la zona de Krasnodar, los capitanes de los puertos de Kavkaz y Temryuk y un demandante del sector del turismo.

La Secretaría y los expertos del Fondo de 1992 visitaron Krasnodar en febrero de 2011 para reunirse con demandantes con objeto de intentar resolver los asuntos pendientes en las reclamaciones. Se celebraron reuniones con las autoridades regionales y municipales, cuyas reclamaciones, relativas a las medidas de limpieza y prevención, constituyen la mayor parte de la cuantía reclamada. El principal punto de desacuerdo con estos demandantes era la cuantía de los desechos recogidos, que, en opinión del Fondo, no era técnicamente razonable. También se celebró una reunión con un

representante del puerto de Kerch, a fin de discutir la reclamación presentada por el puerto en concepto de las operaciones de limpieza y medidas preventivas. Durante la visita, también se organizaron reuniones con representantes de algunos demandantes particulares de los sectores de la pesca y el turismo.

A finales de febrero de 2011 se celebró una reunión en Londres entre el Fondo de 1992, su abogado y sus expertos y representantes del Ministerio de Transportes ruso. El Fondo y sus expertos realizaron otra visita a Moscú en marzo de 2011 para reunirse con representantes del Gobierno ruso y la aseguradora.

### Consideraciones Comité Ejecutivo

Desde que se informó por primera vez sobre el siniestro al Comité Ejecutivo de 1992, en marzo de 2008, la cuestión de si autorizar al Director para efectuar pagos de indemnización respecto del *Volgoneft 139* se ha considerado en numerosas ocasiones. La conclusión en cada debate sobre la cuestión ha sido que varias cuestiones tendrían que resolverse antes de que el Comité pudiese autorizar al Director a efectuar dichos pagos.

#### Marzo de 2011

En su sesión de marzo de 2011, el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 decidió no autorizar al Director a empezar a efectuar los pagos de las pérdidas establecidas como consecuencia del siniestro del *Volgoneft 139* y le encomendó que continuase con los esfuerzos para intentar resolver las tres cuestiones pendientes, a saber, el pago por la aseguradora de hasta 3 millones DEG, la presentación de informes sobre hidrocarburos pendientes y una solución al problema del “déficit de seguro”.

#### Octubre de 2012

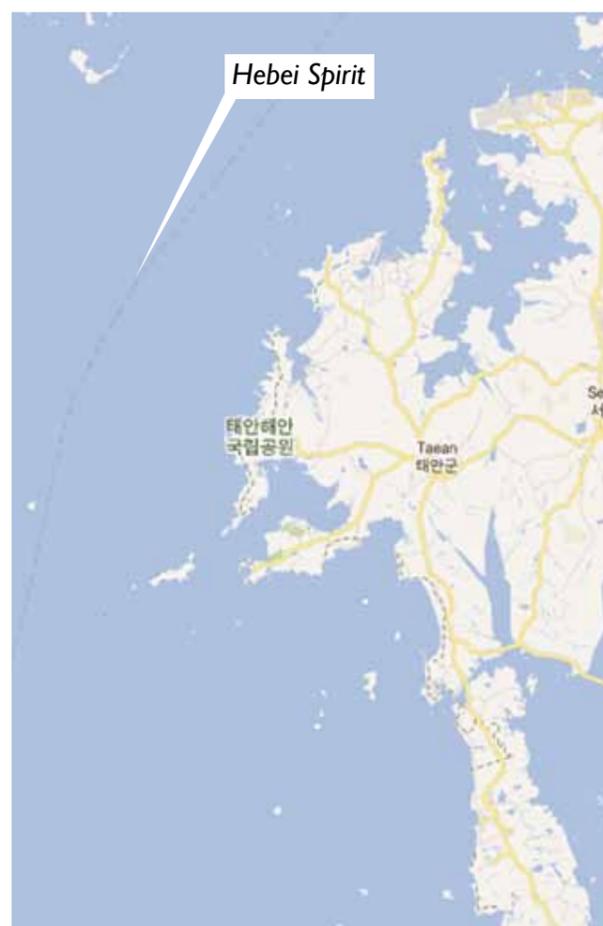
En su sesión de octubre de 2012, el Comité Ejecutivo tomó nota de que, si bien varias delegaciones habían propuesto que el Fondo de 1992 intentara pagar indemnizaciones a las víctimas del siniestro, la mayoría de las delegaciones consideraba que la cuestión del “déficit de seguro” debía resolverse antes de que el Fondo de 1992 pudiera comenzar los pagos. El Comité Ejecutivo dio instrucciones al Director para que continuara las conversaciones con los demandantes y las autoridades rusas para buscar una solución al problema del “déficit de seguro” y presentara una propuesta al Comité Ejecutivo en una futura sesión.

De acuerdo con dichas instrucciones, el Director continuará supervisando los procedimientos judiciales ante los tribunales rusos y proseguirá las conversaciones con los demandantes y las autoridades rusas para buscar una solución al problema del déficit de seguro. Se presentará una propuesta al Comité Ejecutivo en una sesión futura.

# Hebei Spirit

|   |   |
|---|---|
| Fecha del siniestro                               | 7 de diciembre de 2007  |
| Lugar del siniestro                               | Taeon (República de Corea)  |
| Causa del siniestro                               | Abordaje  |
| Cantidad de hidrocarburos derramados (aproximada) | 10 900 toneladas de petróleo crudo  |
| Zona afectada                                     | Las tres provincias meridionales de la costa occidental de la República de Corea                              |
| Estado de abanderamiento del buque                | República Popular de China  |
| Arqueo bruto                                      | 146 848 AB  |
| Asegurador P & I                                  | China Shipowners Mutual Insurance Association (China P&I)/ Assurancéföreningen Skuld (Gjensidig) (Skuld Club) |
| Límite CRC  | KRW 186 800 millones (£106,3 millones)  |
| STOPIA/TOPIA aplicable                            | No  |
| Límite CRC y del Fondo                            | KRW 321 600 millones (£183 millones)  |
| Indemnización pagada                              | KRW 167 200 millones (£95,2 millones)   |

La conversión a libras esterlinas se ha efectuado sobre la base del tipo de cambio vigente al 3 de octubre de 2012.



Datos relativos al mapa ©2011 SK M&C

## Siniestro

El buque tanque *Hebei Spirit*, con registro en Hong Kong (146 848 AB) fue abordado por la gabarra grúa *Samsung N°1* cuando estaba fondeando a unas cinco millas marinas de Taeon, en la costa occidental de la República de Corea. La gabarra grúa estaba siendo remolcada por dos remolcadores (*Samsung N°5* y *Samho T3*) cuando se partió el cabo de remolque. Las condiciones meteorológicas eran desfavorables, y se notificó que la gabarra grúa chocó contra el buque tanque mientras iba a la deriva, perforando tres de sus tanques de carga de babor.

El *Hebei Spirit* estaba cargado con unas 209 000 toneladas de cuatro crudos diferentes. Debido a las inclementes condiciones meteorológicas, las reparaciones de los tanques perforados tardaron cuatro días en completarse. Mientras tanto, la tripulación del *Hebei Spirit* trató de limitar la cantidad de carga derramada por las perforaciones producidas en los tanques dañados creando una escora y transfiriendo la carga entre los tanques. Sin embargo, como el buque estaba cargado casi en su totalidad, las posibilidades de llevar a cabo dichas acciones eran limitadas. A consecuencia del abordaje se derramó en el mar un total de 10 900 toneladas de hidrocarburos (una mezcla de Iranian Heavy, Upper Zakum y Kuwait Export).

El *Hebei Spirit* es propiedad de la Hebei Spirit Shipping Company Limited. Está asegurado por la China Shipowners Mutual Insurance Association (China P&I) y por el Assurancéföreningen Skuld (Gjensidig) (Skuld Club) y administrado por V-Ships Limited. La gabarra grúa y los dos remolcadores son propiedad y/o explotados por Samsung Corporation y su subsidiaria Samsung Heavy Industries (SHI), que pertenecen a Samsung Group, el mayor conglomerado industrial de la República de Corea.

## Impacto

Gran parte de la costa occidental de la República de Corea se vio afectada en diverso grado. El litoral, compuesto por rocas, cantos rodados y guijarros, así como largas playas de recreo e instalaciones portuarias en la Península de Taeon y en las islas cercanas, quedaron contaminados. En un periodo de varias semanas, el litoral continental y algunas islas situadas más al sur también sufrieron contaminación por hidrocarburos emulsionados y conglomerados de alquitrán. En total se vieron afectados unos 375 kilómetros de litoral a lo largo de la costa occidental de la República de Corea. Asimismo, un considerable número de embarcaciones comerciales sufrió daños por contaminación.

La costa occidental de la República de Corea cuenta con un gran número de instalaciones dedicadas a la maricultura, incluidas varias miles de hectáreas dedicadas al cultivo de algas. Además, es una zona importante de cultivo de mariscos y criaderos a gran escala. La zona también es explotada por pesquerías a pequeña y gran escala. Los hidrocarburos, al pasar por las estructuras de soporte, afectaron a un gran número de estas instalaciones contaminando boyas, cabos, redes y el producto. El Gobierno coreano financió las operaciones de desmantelamiento de los criaderos ostrícolas más afectados en dos bahías de la península de Taeon. Estas operaciones se completaron a principios de agosto de 2008.

Los hidrocarburos afectaron también a playas de recreo y otras zonas del Parque Nacional de Taeon.

## Operaciones de lucha contra el derrame

El Servicio Nacional de Guardacostas de Corea, un departamento del Ministerio de Asuntos Marítimos y Pesca (MOMAF), tiene la responsabilidad general de la lucha contra la contaminación marina en las aguas bajo la jurisdicción de la República de Corea. En el primer trimestre de 2008, la responsabilidad de supervisar las operaciones de limpieza en tierra fue confiada a los gobiernos locales afectados.

La lucha contra el derrame en el mar, encabezada por el Gobierno, se completó en dos semanas, aunque durante las semanas siguientes un gran número de buques pesqueros seguía desplegado para remolcar las barreras de contención absorbentes y recoger las bolas

de alquitrán. Algunos se utilizaron para transportar mano de obra y materiales a las islas mar adentro, a fin de apoyar las operaciones de limpieza hasta finales de año.

Para las operaciones de limpieza del litoral, el Servicio de Guardacostas de Corea empleó un total de 21 contratistas autorizados, apoyados por las autoridades locales y cooperativas de pesca. Se llevaron a cabo operaciones de limpieza en tierra en varios lugares a lo largo de la costa occidental de la República de Corea. En las operaciones de limpieza también participó la población local, cadetes de la Armada, y voluntarios provenientes de toda la República de Corea.

La remoción del grueso de hidrocarburos se concluyó a finales de marzo de 2008. La mayor parte de las operaciones de limpieza secundarias, lo que incluye, entre otras técnicas, el lavado natural por efecto de las olas, el lavado con descarga de agua y el tratamiento con agua caliente a alta presión, se terminaron a finales de junio de 2008. Algunas operaciones de limpieza en zonas remotas continuaron hasta octubre de 2008.

El Fondo de 1992 y el Skuld Club abrieron una oficina de tramitación de reclamaciones, el Centro *Hebei Spirit*, en Seúl, para ayudar a los demandantes en la presentación de sus reclamaciones de indemnización y nombraron un equipo de inspectores coreanos e internacionales para seguir las operaciones de limpieza e investigar el posible impacto de la contaminación en la pesca, la maricultura y las actividades turísticas.

## Aplicabilidad de los Convenios

La República de Corea es Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992) y en el Convenio del Fondo de 1992 pero, en el momento del derrame, no había ratificado el Protocolo relativo al Fondo Complementario.

El arqueo del *Hebei Spirit* (146 848 AB) es superior a 140 000 AB. Por consiguiente, la cuantía de limitación aplicable es la máxima disponible en virtud del CRC de 1992, a saber, 89,77 millones DEG. La cuantía total disponible para la indemnización conforme al CRC de 1992 y al Convenio del Fondo de 1992 es 203 millones DEG.

Voluntarios realizando operaciones de limpieza en la playa en condiciones meteorológicas adversas cerca de Taeon (República de Corea).



## Nivel de pagos

En la sesión de marzo de 2008, el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 autorizó al Director a acordar y pagar las reclamaciones derivadas de este siniestro, en la medida en que no diesen pie a cuestiones de principio que no hubiesen sido previamente decididas por el Comité Ejecutivo. El Comité Ejecutivo también decidió que la conversión de 203 millones DEG a wong coreanos se haría sobre la base del valor de esa moneda frente al DEG en la fecha de adopción del Acta de Decisiones de la 40ª sesión del Comité Ejecutivo, es decir, el 13 de marzo de 2008, a razón de 1 DEG = KRW 1 584,330, dando una cuantía total disponible para la indemnización de KRW 321 618 990 000.

En la misma sesión, el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 observó que, basándose en una estimación preliminar de los expertos del Fondo, era probable que la cuantía total de las pérdidas que resultarían del siniestro del *Hebei Spirit* excediese de la cuantía disponible en virtud de los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992. En vista de la incertidumbre en cuanto a la cuantía total de las pérdidas, el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 decidió que los pagos se deberían limitar, por el momento, al 60 % de los daños reconocidos.

En junio de 2008, el Comité Ejecutivo tomó nota de nueva información que indicaba que era probable que el alcance de los daños fuese superior a lo estimado inicialmente en marzo de 2008. En esa sesión, el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 decidió que, en vista de la creciente incertidumbre respecto de la cuantía total de las posibles reclamaciones, y de la necesidad de garantizar que todos los demandantes reciban un trato por igual, los pagos efectuados por el Fondo de 1992 debían limitarse, por el momento, al 35 % de la cuantía de daños reconocidos.

El Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 decidió mantener el nivel de pagos al 35 % de los daños reconocidos en sus sesiones posteriores de octubre de 2008, marzo, junio y octubre de 2009, y de junio y octubre de 2010.

En marzo de 2011, el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 autorizó al Director a incrementar el nivel de pagos al 100 % de las reclamaciones reconocidas, a reserva de que tomen una serie de garantías antes de que el Fondo de 1992 comience a efectuar los pagos. Se decidió que si no se adoptasen estas garantías, el nivel de pagos debía mantenerse al 35 % de las pérdidas establecidas y que esto se revisaría en la próxima sesión del Comité Ejecutivo.

En agosto de 2011, el Gobierno coreano informó al Director en funciones que, en vista de la considerable carga administrativa que las medidas preventivas determinadas por el Comité Ejecutivo en su sesión de marzo de 2011 impondría al Gobierno coreano, no tenía la intención de establecer la garantía determinada por el Comité Ejecutivo, en el entendimiento de que probablemente esto

no permitiría al Fondo de 1992 incrementar el nivel de pagos al 100 % de las reclamaciones reconocidas.

En octubre de 2011, abril de 2012 y octubre de 2012, el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 decidió mantener el nivel de pagos al 35 % y que el nivel de pagos se revisaría en su próxima sesión.

## Medidas del Gobierno coreano

### Ley especial para prestar apoyo a las víctimas del siniestro del *Hebei Spirit*

En la sesión de junio de 2008 del Comité Ejecutivo del Fondo de 1992, el Gobierno coreano informó al Fondo de 1992 que, en marzo de 2008, la Asamblea Nacional había aprobado una ley especial de ‘Apoyo a los habitantes afectados y restauración del medio marino con respecto a la contaminación por hidrocarburos causada por el siniestro del *Hebei Spirit*’. En virtud de las disposiciones de la Ley Especial, el Gobierno coreano quedaba autorizado a efectuar pagos en su totalidad a los demandantes, basándose en las evaluaciones del Skuld Club y del Fondo de 1992, dentro de los 14 días siguientes a la fecha en la que presentaron pruebas de la evaluación al Gobierno.

El Gobierno coreano informó también al Fondo de 1992 que, en virtud de la Ley Especial, si el Fondo y el Skuld Club pagasen a los demandantes una indemnización sobre una base a prorrata, el Gobierno coreano pagaría el porcentaje restante a los demandantes, de modo que todos los demandantes reciban el 100 % de la evaluación. La Ley Especial entró en vigor el 15 de junio de 2008.

A octubre de 2012, el Gobierno coreano había efectuado pagos por un total de KRW 37 550 millones respecto de 695 reclamaciones de los sectores de la limpieza, el turismo, la pesca y la acuicultura basándose en las evaluaciones facilitadas por el Skuld Club y el Fondo de 1992, y presentó reclamaciones subrogadas contra el Skuld Club y el Fondo. El Skuld Club había pagado al Gobierno KRW 32 992 millones respecto a 662 de esas reclamaciones.

En virtud de la Ley Especial, el Gobierno coreano ha elaborado un nuevo plan, según el cual las víctimas de los daños debidos a contaminación recibirán préstamos de una cantidad fijada con antelación si han presentado una reclamación al Skuld Club y al Fondo de 1992, pero no han recibido una oferta de indemnización en un plazo de seis meses. Al 21 de septiembre de 2012, el Gobierno coreano había concedido 21 295 préstamos por un total de KRW 50 685 millones.

### Decisión del Gobierno coreano de ‘ser el último de la cola’

En la sesión de junio de 2008 del Comité Ejecutivo del Fondo de 1992, el Gobierno coreano informó al Comité Ejecutivo de su decisión de ‘ser el último de la cola’ en lo que se refiere a la indemnización de costes de limpieza y otros gastos contraídos por el Gobierno central y los gobiernos locales.

En agosto de 2011, la Secretaría llevó a cabo una investigación sobre las reclamaciones presentadas por las autoridades coreanas, e identificó 71 de dichas reclamaciones presentadas por 34 organismos gubernamentales y autoridades locales distintas, por un total de KRW 444 800 millones. Las reclamaciones correspondían a determinados costes sufragados por el Gobierno y las autoridades locales en concepto de limpieza y medidas preventivas, estudios ambientales, restauración, campañas de marketing, desgravación fiscal y otros gastos realizados para luchar contra la contaminación.

El Fondo de 1992 y el Skuld Club están en contacto frecuente con el Gobierno coreano para mantener un sistema coordinado de intercambio de información respecto a la indemnización, a fin de evitar la duplicación de pagos.

## Acuerdos de cooperación entre el Gobierno coreano, el propietario del buque y el Skuld Club

### Primer Acuerdo de Cooperación

En enero de 2008, se celebraron debates sobre cuestiones de indemnización, de lo que resultó el Primer Acuerdo de Cooperación concertado entre el propietario del buque, el Skuld Club, el Gobierno coreano y la Korea Marine Pollution Response Corporation (KMPRC). Aunque durante las negociaciones se consultó al Fondo de 1992, este no era parte en el acuerdo. En virtud del Acuerdo, a cambio del pago acelerado efectuado por el Club a un gran número de individuos empleados por contratistas de limpieza como mano de obra en las operaciones de lucha contra el derrame en el litoral, el Gobierno coreano se comprometió a facilitar la cooperación con los expertos nombrados por el Club y el Fondo de 1992, y la KMPRC se comprometió a solicitar la puesta en libertad del *Hebei Spirit*.

### Segundo Acuerdo de Cooperación

El Skuld Club también mantuvo conversaciones con el Gobierno coreano a fin de resolver su preocupación de que los tribunales de Corea que tratan los procedimientos de limitación podrían no tener en cuenta completamente los pagos efectuados por el Skuld Club, y que, por tanto, el Club correría el riesgo de pagar una indemnización superior a la cuantía de limitación.

En julio de 2008 se concertó un Segundo Acuerdo de Cooperación entre el propietario del buque, el Skuld Club y el Gobierno coreano (Ministerio de Tierras, Transporte y Asuntos Marítimos, que había asumido una parte de las funciones del MOMAF). En virtud de este acuerdo, el Skuld Club se comprometió a pagar a los demandantes el 100 % de las cuantías evaluadas hasta el límite de responsabilidad del propietario del buque en virtud del CRC de 1992, esto es, 89,77 millones DEG. En contrapartida, para garantizar que todos los demandantes recibieran plena indemnización, el Gobierno coreano se comprometió a pagar en su totalidad todas las reclamaciones evaluadas por el Club y el Fondo una vez que se alcanzaran los límites del CRC de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992, así como

todas las cuantías concedidas por sentencias en virtud del CRC de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992 que excediesen del límite. Además, el Gobierno coreano se comprometió a depositar la cuantía ya pagada por el Skuld Club a los demandantes si el Tribunal de Limitación ordenase el depósito del fondo de limitación.

## Reclamaciones de indemnización

A octubre de 2012, se habían registrado 128 400 reclamaciones por un total de KRW 2 611 000 millones. Se habían evaluado unas 128 311 reclamaciones por un total de KRW 179 900 millones, de las cuales se habían rechazado 83 946. El Skuld Club había efectuado pagos por un total de KRW 167 200 millones respecto a 37 108 reclamaciones y, con respecto al resto de las reclamaciones, se estaban evaluando, o se estaba solicitando información adicional a los demandantes.

## Investigaciones sobre la causa del siniestro

### Investigación en la República de Corea

Poco después del siniestro, el Tribunal de Seguridad Marítima del Distrito de Incheon, en la República de Corea, inició una investigación sobre la causa del siniestro.

En la decisión dictada en septiembre de 2008, el Tribunal de Incheon consideró culpables de causar el abordaje tanto a los dos remolcadores como al *Hebei Spirit*. El tribunal halló que el capitán y el oficial de servicio del *Hebei Spirit* fueron también en parte responsables del abordaje entre la gabarra grúa y el *Hebei Spirit*. Varios acusados, entre ellos SHI, los capitanes de los remolcadores y el capitán y el oficial de servicio del *Hebei Spirit* apelaron contra la decisión ante el Tribunal Central de Seguridad Marítima.

En diciembre de 2008, el Tribunal Central de Seguridad Marítima dictó su decisión. La decisión del Tribunal Central era similar a la del Tribunal de Incheon en la medida en que se halló que los dos remolcadores fueron responsables principalmente y el capitán y el oficial de servicio del *Hebei Spirit* fueron hallados también responsables en parte del abordaje entre la gabarra grúa y el *Hebei Spirit*.

Los propietarios de los dos remolcadores y el propietario del *Hebei Spirit* apelaron al Tribunal Supremo contra la decisión del Tribunal Central de Seguridad Marítima. Hasta octubre de 2012, la decisión del Tribunal Supremo aún estaba pendiente.

### Investigación en China

La Administración del Estado de abanderamiento del buque en China también inició una investigación sobre la causa del siniestro. La investigación concluyó que la decisión del operador de los remolcadores y la gabarra grúa (Marine Spread) de remolcar cuando se habían previsto condiciones climáticas adversas fue el factor principal que contribuyó a este accidente. Es más, el retraso del Marine Spread en notificar a la Estación de Información de >

Tráfico Marítimo (Vessel Traffic Information Station) y a otros buques en la zona resultó en tiempo insuficiente disponible para que el *Hebei Spirit* realizase las maniobras necesarias para evitar el abordaje. La investigación también indicó que las acciones adoptadas por el capitán y la tripulación del *Hebei Spirit* después del abordaje habían cumplido íntegramente con las disposiciones del Plan de Emergencias de Contaminación por Hidrocarburos a bordo del buque.

## Procedimientos judiciales Procedimientos penales

En enero de 2008, el Fiscal de la sección de Seosan del Tribunal del Distrito de Daejeon (Tribunal de Seosan) inició una acusación penal contra los capitanes de la gabarra grúa y los dos remolcadores. Los capitanes de los dos remolcadores fueron detenidos. También se abrió un procedimiento penal contra el capitán y el primer oficial del *Hebei Spirit*, que no fueron arrestados, pero no se les permitió salir de la República de Corea.

En junio de 2008, el Tribunal de Seosan dictó una sentencia en la que:

- i. el capitán de uno de los remolcadores fue condenado a tres años de prisión y una multa de KRW 2 millones;
- ii. el capitán del otro remolcador fue condenado a un año de prisión;
- iii. los propietarios de los dos remolcadores (SHI) fueron multados con KRW 30 millones;
- iv. el capitán de la gabarra grúa fue hallado no culpable; y
- v. el capitán y el primer oficial del *Hebei Spirit* también fueron hallados no culpables.

El Fiscal y los propietarios de los remolcadores apelaron contra la sentencia.

En diciembre de 2008, el Tribunal de lo Penal de Apelación (Tribunal de Daejeon) dictó sentencia. En su sentencia, el Tribunal redujo la sentencia contra los capitanes de los dos remolcadores. La sentencia invalidó las sentencias de no culpable del capitán de la gabarra grúa y el capitán y el primer oficial del *Hebei Spirit*. El propietario del *Hebei Spirit* fue también multado con KRW 30 millones y el capitán y el primer oficial del *Hebei Spirit* fueron detenidos. Los representantes de los intereses del *Hebei Spirit* apelaron al Tribunal Supremo.

En abril de 2009, el Tribunal Supremo coreano invalidó la decisión del Tribunal de Apelación de arrestar a los miembros de la tripulación del *Hebei Spirit*, y les permitió abandonar la República de Corea. Sin embargo, el Tribunal Supremo mantuvo la decisión de arrestar a los capitanes de uno de los remolcadores y de la gabarra grúa, y confirmó las multas impuestas por el Tribunal de Apelación.

En junio de 2009, el capitán y el primer oficial del *Hebei Spirit* fueron liberados de prisión y abandonaron la República de Corea.

## Procedimientos de limitación de la responsabilidad del propietario del *Hebei Spirit*

En febrero de 2008, el propietario del *Hebei Spirit* presentó una solicitud para comenzar un procedimiento de limitación ante el sector de Seosan del Tribunal del Distrito de Daejeon (Tribunal de Limitación).

En febrero de 2009, el Tribunal de Limitación dictó una orden para comenzar el procedimiento de limitación. Según la Orden de Limitación, las personas que tenían reclamaciones contra el propietario del *Hebei Spirit* debían registrarlas a más tardar el 8 de mayo de 2009, de lo contrario los demandantes perderían sus derechos contra el fondo de limitación.

Asimismo, en febrero de 2009, varios demandantes apelaron ante el Tribunal de Apelación de Daejeon contra la decisión del Tribunal de Limitación de comenzar el procedimiento de limitación. En julio de 2009 se desestimó esa apelación. Varios demandantes apelaron al Tribunal Supremo.

En noviembre de 2009, el Tribunal Supremo desestimó una apelación presentada por varios demandantes contra la decisión del Tribunal de Limitación. Por consiguiente, la decisión del Tribunal de Limitación de comenzar los procedimientos de limitación del propietario del *Hebei Spirit* pasó a ser definitiva.

Se presentaron 127 459 reclamaciones por un total de KRW 4 091 000 millones al Tribunal de Limitación. En 2009, el Tribunal de Limitación indicó que no aceptaría más reclamaciones. No obstante, los demandantes aún tendrían tiempo de modificar la cuantía de sus reclamaciones hasta que el Tribunal de Limitación finalizara la evaluación de las reclamaciones.

En febrero de 2011, el Tribunal designó un perito judicial para que examinara las pruebas presentadas por ambas partes, con la intención de dictar una decisión para finales de 2011.

Al 27 de agosto de 2012, se han presentado 127 483 reclamaciones por un total de KRW 4 023 000 millones en el Tribunal de Limitación, lo que representa un incremento de nueve reclamaciones y KRW 64 000 millones desde abril de 2012. El 27 de agosto de 2012, el Tribunal de Limitación celebró una audiencia. En la audiencia, el Tribunal enumeró las reclamaciones que se habían presentado. En base a la ley coreana y a la práctica, no se registrarían más reclamaciones ni se aceptarían cambios en el monto reclamado. El Tribunal tiene previsto emitir su decisión sobre la distribución del fondo de limitación del *Hebei Spirit* en diciembre de 2012. Los abogados del Fondo están siguiendo los procedimientos.

## Procedimientos de limitación de la responsabilidad del fletador a casco desnudo del Marine Spread

En diciembre de 2008, el fletador a casco desnudo del Marine Spread

(la gabarra grúa, las dos gabarras remolcadoras, y el buque ancla), SHI, presentaron una petición solicitando al Tribunal del Distrito Central de Seúl que dictase una orden para otorgar el derecho a limitar su responsabilidad en la cuantía de 2,2 millones DEG.

En marzo de 2009, el Tribunal de Limitación dictó una orden para comenzar el procedimiento de limitación. El Tribunal decidió conceder a SHI el derecho a limitar su responsabilidad y estableció el fondo de limitación en KRW 5 600 millones incluyendo los intereses legales. SHI depositó esta cuantía en el Tribunal. Asimismo, el Tribunal de Limitación decidió que las reclamaciones contra el fondo de limitación debían registrarse en el Tribunal antes del 19 de junio de 2009.

En junio de 2009, varios demandantes apelaron ante el Tribunal de Apelación de Seúl contra la decisión del Tribunal de Limitación de conceder al fletador del buque a casco desnudo el derecho a limitar su responsabilidad. El 20 de enero de 2010, el Tribunal de Apelación desestimó la apelación y confirmó la decisión del Tribunal de Limitación. Los demandantes apelaron al Tribunal Supremo. A octubre de 2012, la apelación aún estaba pendiente.

## Procedimientos civiles

### Reclamación de una compañía de limpieza contra la República de Corea

En julio de 2008, tras el siniestro del *Hebei Spirit*, una compañía de limpieza que había participado en las operaciones de limpieza por instrucción del Servicio de Guardacostas de Incheon, entabló una acción judicial ante el Tribunal del Distrito de Incheon (Tribunal de Primera Instancia) contra la República de Corea, reclamando KRW 727 578 150 por concepto de costes. La compañía de limpieza alegó que había formalizado un contrato de servicios con la República de Corea. Alegó que, incluso si el Tribunal hallase que no existía tal contrato de servicios, la compañía de limpieza debía, no obstante, ser indemnizada por el Estado, quien debería haber sufragado los gastos de limpieza en cualquier caso, pues, de lo contrario, se enriquecería sin causa si no sufragara los gastos contraídos por la compañía.

A principios de 2010, si bien el Tribunal de Primera Instancia decidió que no existía contrato de servicios alguno entre la compañía y la República de Corea, admitió que esta última seguía siendo responsable de indemnizar a la compañía por los gastos de limpieza contraídos. El tribunal ordenó a la República de Corea que abonara la suma de KRW 674 683 401 por concepto de indemnización razonable. Ambas partes apelaron contra la decisión del Tribunal.

En julio de 2010, tras dos audiencias preliminares, el Tribunal de Apelación ordenó que se celebrase una sesión de mediación para explorar la posibilidad de que las partes llegasen a un acuerdo. El Fondo de 1992 intervino en este procedimiento judicial en calidad de parte interesada y participó en la mediación. En la audiencia de mediación, el mediador del Tribunal de Apelación solicitó al

demandante que presentara la reclamación por costes de limpieza al Club y al Fondo de 1992 con vistas a una evaluación. En septiembre de 2010, el demandante presentó una reclamación al Club y al Fondo de 1992. El Club y el Fondo de 1992 evaluaron la reclamación en KRW 344 177 512 y ofrecieron un acuerdo al demandante en abril de 2011.

El Tribunal celebró varias audiencias en el verano de 2011, donde se examinó la posibilidad de llegar a un acuerdo amistoso entre el Gobierno y el demandante, pero sin resultado alguno.

En septiembre de 2011, el Tribunal propuso que el demandante recibiera la cuantía evaluada por el Club y el Fondo de 1992 y decidió que una vez que se pagara la cuantía evaluada, examinaría la conveniencia de proseguir con la mediación para el resto de su reclamación por los costes de limpieza.

En enero de 2012, el Tribunal de Apelación promulgó una sentencia al efecto de que, si bien la evaluación del Club y del Fondo de 1992 se consideraba razonable, la cantidad reconocida por el Tribunal era de KRW 318 450 947. La cuantía evaluada por el Club y el Fondo de 1992 ascendía a un total de KRW 304 177 512, que se abonó al demandante en septiembre de 2011. El Tribunal ordenó al Gobierno de Corea que pagara a la compañía de limpieza la diferencia más los intereses, equivalente a KRW 24 429 768. Ambas partes apelaron ante el Tribunal Supremo. A octubre de 2012 el caso estaba aún pendiente.

### Reclamación de una compañía de limpieza contra el Club y el Fondo de 1992

En noviembre de 2010, un contratista que trabajó en las operaciones de limpieza después del siniestro del *Hebei Spirit* entabló una demanda contra los propietarios y los aseguradores del *Hebei Spirit* y el Fondo de 1992 en el Tribunal del Distrito Central de Seúl.

El contratista había presentado una reclamación por un total de KRW 889 427 355 por los gastos contraídos en operaciones de limpieza llevadas a cabo desde enero hasta junio de 2008. El Club y el Fondo de 1992 evaluaron la reclamación correspondiente al periodo comprendido entre enero y marzo de 2008 en KRW 233 158 549. El Club y el Fondo de 1992 rechazaron la reclamación por los costes durante parte del mes de marzo de 2008 y el periodo restante, puesto que la zona en la que había operado el demandante había quedado limpia a mediados de marzo de 2008, por lo que se consideró que otras operaciones de limpieza no eran razonables desde el punto de vista técnico.

El contratista reclamó ante el Tribunal el saldo entre la cuantía reclamada y la evaluada, es decir KRW 656 268 806. En enero de 2011, los abogados del Fondo de 1992 presentaron una contestación ante el Tribunal en nombre del Fondo de 1992, manifestando la postura del Fondo de 1992, de que no sería responsable de pagar tal indemnización, a menos o hasta que se demostrase que la cuantía de responsabilidad del propietario del buque fuera insuficiente para cubrir la totalidad de las pérdidas resultantes del siniestro del *Hebei Spirit*.

En el verano de 2011 se celebraron audiencias en el Tribunal, donde este examinó fundamentalmente si debía seguir adelante con el procedimiento o suspenderlo hasta que haya finalizado el procedimiento de limitación en el Tribunal de Seosan.

El contratista alegó que el trabajo que se llevó a cabo después de marzo de 2008 era razonable desde el punto de vista técnico. El Fondo de 1992 presentó un documento para refutar el intento del contratista de impugnar la evaluación del Club y del Fondo de 1992. En su presentación, el Fondo destacó que sus peritos habían visitado la zona afectada varias veces desde principios de febrero a finales de marzo de 2008 y que técnicamente no era necesario realizar más trabajos de limpieza. En ese momento, se había recomendado al contratista que no siguiese realizando más trabajos y también se le recordó que el régimen internacional de indemnización no ofrecería indemnización por trabajos que no fueran razonables desde el punto de vista técnico.

En noviembre de 2011, el Tribunal desestimó el proceso judicial de la compañía demandante contra el Fondo de 1992. El Tribunal falló que la reclamación contra el Fondo de 1992 carecía de fundamento por las siguientes razones:

- a. hasta que no se confirmara la cuantía total de reclamaciones de contaminación por hidrocarburos, la reclamación contra el Fondo de 1992 no podía especificarse y, por ende, no podía determinarse la responsabilidad del Fondo; y
- b. en cualquier caso, los costes razonables de la compañía eran de KRW 233 158 549, cuantía que ya había abonado el Club.

La compañía de limpieza apeló contra la sentencia ante el Tribunal de Apelación. Otras audiencias tuvieron lugar en octubre de 2012 en las que se pidió más información. La próxima audiencia del Tribunal se celebrará el 20 de noviembre de 2012.

### Reclamación de un grupo de pescadores y vendedores de productos marinos

En diciembre de 2010, un grupo de unos 50 residentes de dos aldeas situadas en la zona afectada por el siniestro del *Hebei Spirit* entabló un proceso judicial contra el Fondo de 1992 y la República de Corea. Los 50 demandantes, todos ellos dedicados a actividades de pesca o

a la venta de productos marinos, solicitaron indemnización por un total de KRW 150 millones. No está claro sobre qué base se ha calculado esta reclamación.

En su primera audiencia, en marzo de 2011, el Tribunal decidió aplazar los procedimientos hasta que hayan finalizado los procedimientos de limitación de los propietarios del *Hebei Spirit*.

### Reclamación del propietario de un buque

En febrero de 2011, el propietario de un buque entabló un proceso judicial contra los propietarios del *Hebei Spirit* y el Fondo de 1992. Hasta ese momento, el propietario del buque no había presentado una reclamación al Fondo, aunque en el procedimiento de limitación del *Hebei Spirit* sí se había presentado una reclamación. El propietario del buque alegó que su buque fue contaminado por los hidrocarburos vertidos por el *Hebei Spirit* y que contrajeron gastos de limpieza. El propietario del buque reclamó KRW 99 878 861 e intereses del 5 % por año transcurrido desde el 11 de diciembre de 2007, reservándose el derecho a incrementar la cuantía de la reclamación para cubrir la pérdida de ingresos durante el periodo de trabajos de limpieza. El Fondo de 1992 alegó que no sería responsable de pagar tal indemnización, a menos o hasta que se demostrase que la cuantía de responsabilidad del propietario era insuficiente para cubrir la totalidad de las pérdidas resultantes del siniestro del *Hebei Spirit*.

Desde ese entonces, el propietario del buque ha presentado la reclamación al Club y el Fondo de 1992 para ser evaluada. El Tribunal decidió suspender temporalmente el procedimiento hasta que el Club y el Fondo completasen la evaluación de la reclamación.

### Reclamación del propietario de una explotación de oreja de mar

En marzo de 2011, el antiguo propietario de una explotación de oreja de mar interpuso ante el Tribunal una demanda contra el Fondo de 1992. Alegó en su demanda que había vendido la explotación de oreja de mar en agosto de 2007, y que el comprador había acordado pagar el precio de compra con el producto de la venta del primer cultivo de oreja de mar, lo cual no pudo hacer debido al siniestro del *Hebei Spirit*. El nuevo propietario había reclamado indemnización al Club y el Fondo de 1992 por la pérdida de cultivo y, para asegurar su demanda por el precio de compra pendiente de la explotación, el antiguo propietario obtuvo una orden judicial en 2010 para transferirle la indemnización obtenida por

el nuevo propietario. El antiguo propietario pidió al Tribunal que ordenase al Fondo de 1992 a pagar KRW 121 millones, más los intereses.

En mayo de 2011, la postura del Fondo de 1992 en el Tribunal era que no sería responsable de pagar tal indemnización, a menos o hasta que se haya demostrado que la cuantía de responsabilidad del propietario era insuficiente para cubrir la totalidad de las pérdidas resultantes del siniestro del *Hebei Spirit*.

En septiembre de 2011, el antiguo propietario de una explotación de oreja de mar interrumpió su proceso judicial contra el Fondo de 1992, reservándose el derecho de presentar un proceso judicial contra el Fondo una vez finalizados los procedimientos de limitación en curso.

### Recurso del Fondo de 1992 contra Samsung C&T Corporation (Samsung C&T) y SHI

En enero de 2009, el propietario y el asegurador del *Hebei Spirit* incoaron recurso contra Samsung C&T y SHI, el propietario y armador/fletador a casco desnudo del Marine Spread en el Tribunal de Ningbo, en la República Popular de China, combinada con un embargo de las acciones de SHI en los astilleros de la República Popular de China como garantía.

En enero de 2009, el Director decidió que, a fin de proteger los intereses del Fondo de 1992, el Fondo también debería incoar una acción de recurso contra Samsung C&T y SHI en el Tribunal de Ningbo, en la República Popular de China, combinada con un embargo de las acciones de SHI en los astilleros de República Popular de China como garantía.

En enero de 2009, el Tribunal Marítimo de Ningbo aceptó las dos acciones de recurso presentadas por el propietario/Skuld Club y el Fondo de 1992. La cuantía total reclamada en cada acción es de RMB 1 367 millones, o US\$200 millones. El Tribunal aceptó además las dos solicitudes correspondientes de embargo de las acciones de SHI en los astilleros y emitió las órdenes respectivas.

En relación con el embargo de las acciones de SHI, el Fondo de 1992 dispuso del depósito de la contragarantía requerida, correspondiente al 10 % de la cuantía reclamada por medio de una carta de compromiso emitida por el Skuld Club.

En la sesión de marzo de 2009, el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 respaldó la decisión tomada por el Director en enero de 2009 de incoar una acción de recurso contra Samsung C&T y SHI ante el Tribunal Marítimo de Ningbo de China, al mismo tiempo que el propietario y el asegurador del *Hebei Spirit*. El Comité Ejecutivo decidió también que el Fondo de 1992 debía continuar con el recurso.

Posteriormente, el Fondo de 1992 firmó un acuerdo con los representantes de los intereses del buque en relación con el recurso,

en virtud del cual el Fondo de 1992 y los representantes de los intereses del buque proseguirán sus acciones por separado, compartirán a partes iguales los costes de los recursos y toda suma recuperada mediante sentencia o transacción judicial.

En septiembre de 2009, se iniciaron los procedimientos de Samsung C&T y SHI, aunque ambos presentaron solicitudes objetando la jurisdicción del Tribunal de Ningbo y, en el caso de SHI, objetando el embargo. En nombre del Fondo de 1992 se han presentado alegatos en respuesta a las solicitudes.

En septiembre de 2010, el Tribunal Marítimo de Ningbo desestimó las solicitudes. Samsung C&T y SHI presentaron un recurso contra la decisión del Tribunal Marítimo de Ningbo en octubre de 2010.

En febrero de 2011, el Tribunal de Apelación dictó su decisión. En dicha decisión, el Tribunal de Apelación aceptó la apelación de Samsung C&T y SHI en cuanto a que el Tribunal de Ningbo era un '*forum non-conveniens*' y que debía darse curso a una acción de recurso en un tribunal coreano.

En marzo de 2011, el Fondo de 1992 y el propietario y aseguradores del *Hebei Spirit* presentaron peticiones por separado para entablar un nuevo juicio ante el Tribunal Supremo de Beijing. El Tribunal Supremo acordó escuchar las peticiones, y se han expedido documentos del Tribunal a Samsung C&T y SHI. El Tribunal ordenó el aplazamiento de toda petición de anular la orden de embargo a la espera de la audiencia de la petición para entablar un nuevo juicio.

En julio de 2011, el Tribunal Supremo celebró una audiencia de reconciliación con las partes, con el propósito de buscar una posible resolución de la controversia. El Fondo de 1992 participó en la audiencia.

En diciembre de 2011, el Tribunal Supremo desestimó la solicitud del Fondo de 1992 de que debía volver a entablar un juicio por tratarse de un '*forum non-conveniens*'.

El propietario y el asegurador del *Hebei Spirit* concluyeron un acuerdo de transacción y pago en virtud del cual Samsung C&T y SHI pagarían la cuantía de US\$10 millones al propietario del buque y su asegurador.

Dado que el Fondo de 1992 había firmado un acuerdo con el propietario y el asegurador del *Hebei Spirit* en virtud del cual el Fondo de 1992 y los representantes de los intereses del buque compartirían los costes judiciales de los recursos y los beneficios de todas las cuantías recuperadas mediante sentencia o transacción judiciales a partes iguales, el Fondo de 1992 ha recuperado US\$ 5 millones del Skuld Club de conformidad con este acuerdo. De conformidad con lo estipulado en dicho acuerdo, el Fondo de 1992 reembolsará, a su debido tiempo, al Skuld Club y al China P&I Club por compartir los gastos legales sufragados al presentar la acción de recurso.

El Director de los FIDAC en una visita al puerto de Mo-Hang en febrero de 2012, como parte de las continuas visitas realizadas por los FIDAC tras el siniestro.



# Siniestro en Argentina

|   |   |
|---|---|
| Fecha del siniestro                               | 25 y 26 de diciembre de 2007  |
| Lugar del siniestro                               | Provincia del Chubut (Argentina)  |
| Causa del siniestro                               | Probablemente se produjo durante el deslastrado debido a un fallo técnico   |
| Cantidad de hidrocarburos derramados (aproximada) | Entre 50 y 200 toneladas de crudo   |
| Zona afectada                                     | Caleta Córdova, provincia del Chubut (Argentina)  |
| Estado de abanderamiento del buque                | Argentina   |
| Arqueo bruto                                      | 35 995 AB   |
| Asegurador P&I                                    | West of England Ship Owners Mutual Insurance Association (Luxembourg) (West of England Club)  |
| Límite del CRC                                    | 24 millones DEG (£23 millones)  |
| STOPIA/TOPIA aplicable                            | No  |
| Límite del CRC y del Fondo                        | 203 millones DEG (£194 millones)  |
| Indemnización pagada                              | AR\$4,4 millones (£573 000) y US\$115 949 (£72 000) (pagada por el West of England Club)  |
| Procedimientos judiciales                         | Quedan pendientes 22 acciones judiciales, en representación de 83 demandantes, contra el propietario del <i>Presidente Illia</i> (posible fuente del derrame) y el West of England Club en el Juzgado Federal de Comodoro Rivadavia (sección de lo civil). Dichas acciones judiciales también incluyen al Fondo de 1992, ya sea como demandado o en su condición de ter0 interesado.<br><br>El Fondo de 1992, entabló una acción judicial contra el propietario del <i>San Julián</i> , el otro posible origen del derrame, y contra su asegurador. |
| Cuestiones específicas                            | El propietario del <i>Presidente Illia</i> y su asegurador niegan su responsabilidad en el derrame; el propietario del buque ha solicitado al Juzgado que incluya al Fondo de 1992 en los procedimientos.   |

La conversión a libras esterlinas se ha efectuado sobre la base del tipo de cambio vigente al 3 de octubre de 2012.



Datos relativos al mapa ©2012 Europa Technologies, Google, Inav/Geosistemas SRL, Mapcity, MapLink

## Siniestro

Tras ser alertadas de la presencia de hidrocarburos en el mar el 26 de diciembre de 2007 las autoridades argentinas sobrevolaron la zona costera frente a Caleta Córdova, provincia del Chubut (Argentina) y notificaron una mancha que cubría unos 14 km<sup>2</sup> y que estimaron que contenía entre 50 y 200 toneladas de petróleo crudo. Posteriormente, el mismo día, una cantidad importante de hidrocarburos impactó el litoral de Caleta Córdova. Se informó que un total de 5,7 kilómetros de costa se había visto afectado.

## Operaciones de lucha contra el derrame

Contratistas locales realizaron operaciones de limpieza en el litoral del 27 de diciembre de 2007 al 22 de febrero de 2008 bajo la supervisión de la administración local.

Las operaciones de limpieza se centraron en los 1,5 kilómetros de costa más fuertemente contaminados por los hidrocarburos y supusieron, entre otras cosas, la remoción de parte del sustrato de playa contaminada. Expertos locales en ciencia ambiental desaconsejaron esta medida, por lo que después se utilizaron métodos de limpieza menos intrusivos.

Se recogieron aproximadamente 160 m<sup>3</sup> de agua oleosa y 900 m<sup>3</sup> de residuos oleosos durante las operaciones de limpieza.

## Impacto

Se informó que murieron unas 400 aves a consecuencia del derrame. Asociaciones dedicadas al bienestar de la fauna y medio ambientales, junto con unos 250 voluntarios, emprendieron el rescate de aves y su rehabilitación. Se estableció un centro de recuperación de aves en una granja avícola abandonada.

Se interrumpieron las actividades de pesca locales, aunque el operador de la boya de carga dispuso el transporte de los pescadores que se dedican a la pesca de subsistencia a otros lugares más distantes a lo largo del litoral para que pudieran continuar sus operaciones de pesca. No obstante, el sector de la pesca sufrió pérdidas económicas.

La zona afectada por el derrame se utilizaba también para fines recreativos y se previeron reclamaciones por pérdidas en el sector del turismo.

## Aplicabilidad de los Convenios

En el momento del siniestro, Argentina era Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil (CRC de 1992) y el Convenio del Fondo de 1992.

El *Presidente Illia* estaba asegurado en cuanto a responsabilidad por contaminación con el West of England Ship Owners Mutual Insurance Association (Luxembourg) (West of England Club).

El límite de responsabilidad del propietario del *Presidente Illia* en virtud del CRC de 1992 se calcula en 24 millones DEG (£23,8 millones). No obstante, es poco probable que los daños totales ocasionados por el derrame excedan el límite de responsabilidad del propietario del buque, en cuyo caso no se pedirá al Fondo de 1992 que efectúe pagos de indemnización.

El propietario del buque y su asegurador mantienen que el *Presidente Illia* no fue la causa del derrame. No obstante, tras las conversaciones mantenidas entre el Fondo de 1992 y el West of England Club, se acordó que el propietario del buque y su asegurador pagarían las reclamaciones por concepto de indemnización evaluadas y aprobadas conforme a los principios establecidos en los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992. Se acordó que, si se establece finalmente que los hidrocarburos que impactaron la costa no provenían del *Presidente Illia* sino de otra fuente, el propietario del buque y West of England Club intentarían recuperar de la parte responsable del derrame las cuantías de indemnización pagadas. También se acordó que si se demuestra que el derrame de hidrocarburos no provenía del *Presidente Illia* sino de otra fuente, aunque se desconozca cuál es, el llamado 'derrame misterioso', el propietario del buque y el West of England Club recuperarían del Fondo de 1992 las cuantías de indemnización pagadas.

## Panorama de las reclamaciones

A octubre de 2012, se habían presentado 331<sup>99</sup> reclamaciones por concepto de indemnización por un total de AR\$53,3 millones y US\$391 294. Se habían evaluado 220 reclamaciones por un total

| Categoría de reclamaciones     | Reclamaciones |                   |                | Evaluadas  |                  |                | Pagadas por el Club |                  |                |
|--------------------------------|---------------|-------------------|----------------|------------|------------------|----------------|---------------------|------------------|----------------|
|                                | Nº            | Cuantía (AR\$)    | Cuantía (US\$) | Nº         | Cuantía (AR\$)   | Cuantía (US\$) | Nº                  | Cuantía (AR\$)   | Cuantía (AR\$) |
| Turismo                        | 11            | 1 644 366         | 0,00           | 4          | 1 246.50         | 0,00           | 2                   | 12 000           | 0,00           |
| Limpieza y medidas preventivas | 10            | 2 642 061         | 132 467        | 9          | 1 203 878        | 121 799        | 4                   | 665 988          | 115 949        |
| Pesquerías                     | 310           | 48 969 282        | 258 827        | 207        | 3 996 237        | 0,00           | 75                  | 3 725 290        | 0,00           |
| <b>Total</b>                   | <b>331</b>    | <b>53 255 710</b> | <b>391 294</b> | <b>220</b> | <b>5 201 362</b> | <b>121 799</b> | <b>81</b>           | <b>4 403 278</b> | <b>115 949</b> |

<sup>99</sup> La mayoría de las reclamaciones fueron presentadas inicialmente por particulares. Las investigaciones han demostrado que muchos de estos individuos trabajan en grupos y que sus reclamaciones, por lo tanto, se han consolidado, según corresponde, en reclamaciones de grupo.

de AR\$5,2 millones y US\$121 799. El West of England Club había efectuado pagos por un total de AR\$4,4 millones y US\$115 949. Se habían rechazado 43 de las 220 reclamaciones evaluadas. El resto de las reclamaciones están siendo examinadas en los tribunales, o han caducado. En el cuadro de esta página anterior se resume la situación de las reclamaciones según las diversas categorías.

### Cuestiones jurídicas

#### Investigaciones sobre la causa del siniestro

El Servicio de Guardacostas argentino (Prefectura Naval) comenzó las investigaciones sobre las causas del siniestro poco después del derrame. El Servicio de Guardacostas inspeccionó el *Presidente Illia* en Caleta Córdova y en Campana, el puerto de descarga. Dichas inspecciones detectaron un fallo en el sistema de lastre y la existencia de residuos de crudo en tres tanques de lastre.

El Servicio de Guardacostas argentino efectuó inspecciones en varios buques presentes en la zona, tras las cuales a todos se les permitió continuar su travesía.

#### Procedimientos penales

El Fondo de 1992 nombró un abogado argentino para seguir de cerca los procedimientos judiciales incoados a raíz de este siniestro.

El Juzgado Federal de Comodoro Rivadavia (sección de lo penal) inició una investigación sobre la causa del siniestro. Tras una orden judicial, el *Presidente Illia* fue retenido en Campana en enero de 2008. Una inspección del buque reveló una fuga en el conducto de lastre al pasar por el tanque de carga central N°1. En una segunda inspección se hallaron residuos de crudo en tres tanques de lastre. El Juzgado investigó en particular la responsabilidad del representante del propietario del buque (el superintendente), el capitán y varios oficiales del *Presidente Illia*, el operador de la boya de carga y el inspector de la carga.

En marzo de 2008, el Juzgado Federal de Comodoro Rivadavia (sección de lo penal) dictó una decisión preliminar en la que, en virtud de la Ley de protección del medio ambiente de Argentina, acusaba a cinco personas, entre ellas el capitán, oficiales y tripulantes, de un delito relacionado con la contaminación del agua, en tanto que al representante del propietario del buque (el superintendente) se le acusó, en virtud del derecho penal argentino, de haber ocultado información y pruebas.

El Juzgado consideró que, mientras el *Presidente Illia* cargaba crudo Escalante el 25 y 26 de diciembre de 2007 en una boya de carga frente a Caleta Córdova, una cantidad no establecida de hidrocarburos que se estaban cargando penetró en el sistema de lastre debido a un fallo en el conducto de lastre, y posteriormente se derramó durante el proceso de deslastre.

El Juzgado indicó que sus conclusiones se sustentaban en análisis químicos, según los cuales se hallaron restos de hidrocarburos en las tuberías de lastre y en la bomba de lastre separado del *Presidente Illia*. Estos restos coincidían con el tipo de crudo que se había cargado en la boya de carga, y eran también muy similares a las muestras obtenidas en las costas de Caleta Córdova. Cuando las autoridades llevaron a cabo la inspección y tomaron muestras al llegar el buque al puerto de descarga, observaron goteos de hidrocarburos que procedían de la tubería de descarga del lastre. Además, la información que figura en los informes pertinentes del inspector de carga supuestamente indicaba que la cantidad recibida en el puerto de descarga era considerablemente inferior a la cantidad transferida al buque en el puerto de carga.

Los acusados se declararon no culpables y apelaron la decisión, lo cual condujo a la apertura del juicio. Los acusados han solicitado que se les conceda la libertad condicional<sup><10></sup>. Si bien dicha solicitud les ha sido denegada, los acusados han apelado contra esa decisión.

El propietario del buque y el asegurador sostienen que era poco probable que el *Presidente Illia* hubiese causado los daños. Alegan que un derrame causado por el *Presidente Illia* hubiera sido de muy poca importancia, y era muy poco probable que hubiese alcanzado la costa y que, por lo tanto, los hidrocarburos que alcanzaron la costa debían de haber procedido de otra fuente. El propietario del buque y el asegurador alegan, además, que los derrames de hidrocarburos anónimos son frecuentes en Caleta Córdova y cuestionan la validez del análisis efectuado por el laboratorio designado por el Juzgado.

Habida cuenta de que las decisiones del Juzgado de lo penal no tienen valor vinculante para los jueces civiles, el propietario del *Presidente Illia* tendrá derecho a probar, en cualquiera de los procedimientos civiles, que el derrame no provenía del *Presidente Illia*. Sin embargo, se ponderarán las conclusiones de los procedimientos penales cuando el juez de lo civil dicte su fallo.

#### Procedimientos civiles

Quedan pendientes 22 acciones judiciales, en representación de 83 demandantes, contra el propietario del *Presidente Illia* y el West of England Club en el Juzgado Federal de Comodoro Rivadavia (sección de lo civil). Dichas acciones incluyen al Fondo de 1992, ya sea como demandado o en su condición de ter0 interesado.

El Fondo de 1992, teniendo en cuenta las investigaciones de sus expertos, presentó alegatos en los que argumenta que la fuente más probable del derrame era el *Presidente Illia*. No obstante, en sus alegatos, el Fondo de 1992 también consideraba la posibilidad de que la fuente del derrame pudiese haber sido otro buque, el *San Julián*, que se encontraba cerca de la zona en el momento del siniestro.

En diciembre de 2010, el Fondo de 1992 entabló una acción judicial ante el Juzgado Nacional en lo Civil y Comercial Federal de Buenos Aires contra el propietario del *San Julián* y su asegurador con el fin de proteger sus derechos de indemnización en el caso de que los tribunales argentinos llegaran a la conclusión de que el buque que derramó los hidrocarburos no fuera el *Presidente Illia* sino el *San Julián*. Se han suspendido los procedimientos en espera de la resolución de los procedimientos penales.

El propietario del *Presidente Illia* y el West of England Club entablaron una acción judicial contra el Fondo de 1992 en Buenos Aires, con objeto de proteger sus derechos de indemnización contra el Fondo en caso de que se llegara a la conclusión de que el buque que derramó los hidrocarburos no fuera el *Presidente Illia*. Se han suspendido los procedimientos en espera de la resolución de los procedimientos penales.

<10> La concesión de la libertad condicional puede tener el efecto de suspender temporalmente la ejecución de una sentencia durante el periodo de libertad condicional. El tribunal podrá imponer al infractor determinadas condiciones que, en caso de cumplirse, podrían redundar en la revocación de la sentencia original.

Aves contaminadas por hidrocarburos cerca de Caleta Córdova, en el sur de Argentina.



# King Darwin

|   |  |
|---|--|
| Fecha del siniestro                               | 27 de septiembre de 2008   |
| Lugar del siniestro                               | Nueva Brunswick (Canadá)   |
| Causa del siniestro                               | Hidrocarburos derramados durante una descarga en la instalación portuaria  |
| Cantidad de hidrocarburos derramados (aproximada) | 64 toneladas de fueloil combustible C  |
| Zona afectada                                     | Puerto de Dalhousie, Nueva Brunswick (Canadá)  |
| Estado de abanderamiento del buque                | Islas Marshall   |
| Arqueo bruto                                      | 42 010 AB  |
| Aseguradora P&I                                   | Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Limited (Steamship Mutual)   |
| Límite del CRC                                    | 27,9 millones DEG (£26,6 millones)   |
| STOPIA/TOPIA aplicable                            | No   |
| Límite del CRC y del Fondo                        | 203 millones DEG (£194 millones)   |
| Indemnización pagada                              | Se han acordado dos reclamaciones por la cuantía reclamada, por un total de US\$1 332 488 (£827 000) (pagado por la Steamship Mutual).   |
| Procedimientos judiciales                         | En septiembre de 2009 una compañía de dragado presentó una acción judicial ante el Tribunal Federal de Halifax, Nueva Escocia contra el propietario del <i>King Darwin</i> , la Steamship Mutual, el Fondo de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos procedentes de los buques (SOPF) del Canadá y el Fondo de 1992. Posteriormente, se suspendieron los procedimientos contra el SOPF. |

La conversión a libras esterlinas se ha efectuado sobre la base del tipo de cambio vigente al 3 de octubre de 2012.



Datos relativos al mapa ©2011 Europa Technologies, GIS Innovatsia, GeoBasis-DE/BKG (©2009), Google, Tele Atlas, Transnavicom

## Siniestro

El 27 de septiembre de 2008, el *King Darwin*, petrolero inscrito en las Islas Marshall (42 010 AB) derramó aproximadamente 64 toneladas de fueloil combustible C en aguas del río Restigouche durante las operaciones de descarga en el puerto de Dalhousie, Nueva Brunswick (Canadá).

## Operaciones de lucha contra el derrame

La terminal llevó a cabo operaciones iniciales de lucha contra el derrame de hidrocarburos. Dichas operaciones incluyeron la contención de los hidrocarburos en la zona portuaria mediante la utilización de barreras flotantes y la adición de paja para absorber los hidrocarburos. El propietario del *King Darwin* empleó a un contratista privado para que realizara operaciones de limpieza en la orilla, las defensas contra hielos, el revestimiento exterior y las estructuras portuarias. Al 5 octubre de 2008 la mayor parte de las operaciones de limpieza habían concluido.

La última zona por limpiar era la sección del muelle más cercana a donde el *King Darwin* estaba atracado, que también quedó contaminada tras el derrame. Las autoridades canadienses consideraron que el único nivel aceptable de limpieza de la zona era devolverla al estado en que no se observasen irisaciones que emanasen del muelle, a fin de proteger a las aves migratorias que vienen a la zona en primavera. El contratista privado empleado por el propietario del *King Darwin* realizó la limpieza necesaria

del pantalán al nivel ordenado por las autoridades antes de la temporada de invierno. Durante los meses siguientes continuó la vigilancia del derrame de hidrocarburos en la zona tras la temporada de invierno. Las autoridades locales declararon concluidas las operaciones de limpieza en septiembre de 2009.

## Aplicabilidad de los Convenios

En el momento en que tuvo lugar el siniestro, el Canadá era Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992) y en el Convenio del Fondo de 1992. El límite de responsabilidad del propietario del *King Darwin* en virtud al CRC de 1992 se estima en 27 863 310 DEG.

El *King Darwin* tenía un seguro de responsabilidad por contaminación con la Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Limited (Steamship Mutual).

## Reclamaciones de indemnización

Se presentaron dos reclamaciones por los costes de las operaciones de limpieza realizadas. La cuantía total pagada por la Steamship Mutual por esas dos reclamaciones fue de US\$ 1 332 488, un monto comprendido dentro de la cuantía de limitación del buque.

Las autoridades portuarias presentaron una reclamación por gastos adicionales. No obstante, tras analizar la documentación de apoyo facilitada, parecía que los gastos eran un duplicado de los costes ya presentados o pagados por la limpieza, o de gastos no relacionados con el siniestro. Por lo tanto, la Steamship Mutual cuestionó la reclamación.

Una compañía de dragado que trabajaba en el puerto de Dalhousie en el momento del siniestro presentó una reclamación por pérdidas, alegando que la compañía había tenido que interrumpir su trabajo mientras se realizaba la limpieza del muelle. No obstante, a tenor de la documentación de apoyo facilitada, parecía que el trabajo contratado había finalizado dentro del calendario previsto, que no se había impuesto a la compañía sanción alguna conforme a los términos del contrato y que no se había establecido ninguna otra pérdida. La Steamship Mutual pidió más información, que no fue facilitada.

No se esperan más reclamaciones.

## Cuestiones jurídicas

El *King Darwin* fue embargado en septiembre de 2009 en conexión con la reclamación de la compañía de dragado. Se levantó el embargo del buque contra presentación de una garantía bancaria por parte del propietario del buque.

En septiembre de 2009, la compañía de dragado presentó además una acción judicial ante el Tribunal Federal de Halifax, Nueva

Escocia, contra el propietario del *King Darwin*, la Steamship Mutual, el Fondo de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos procedentes de los buques (SOPF) del Canadá y el Fondo de 1992, para reclamar daños materiales debidos a la contaminación del equipo causados por el derrame de hidrocarburos y pérdidas consecuentes por un total de Can\$143 417. Desde entonces, el demandante ha suspendido la acción interpuesta contra el SOPF.

A octubre de 2012 el Tribunal Federal de Halifax aún no había fijado la fecha de la audiencia.

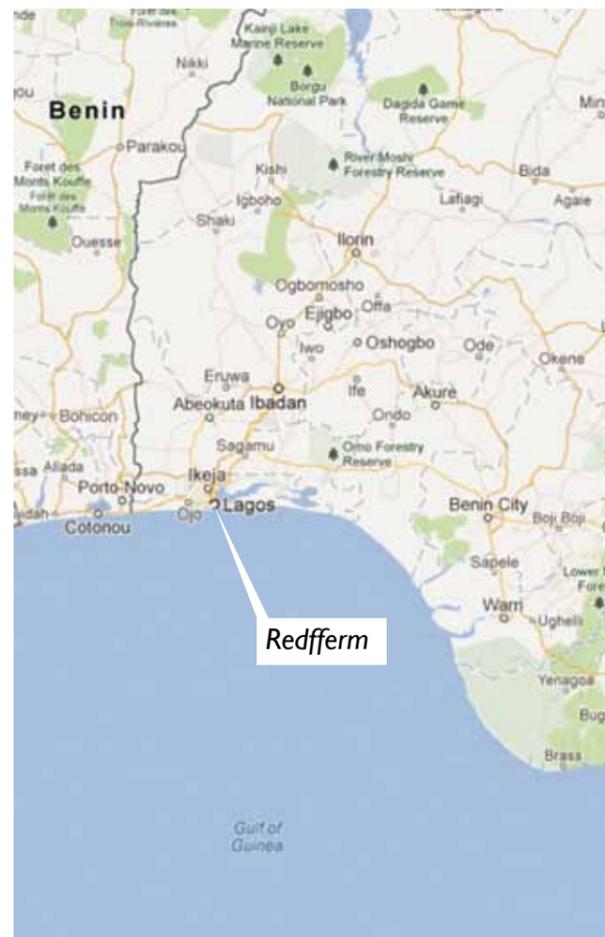
Dado que los daños causados parecen estar comprendidos dentro del límite del CRC de 1992, es poco probable que el Fondo de 1992 tenga que pagar indemnización.

A octubre de 2012 no se habían producido novedades en los procedimientos desde la sesión de octubre de 2011 del Comité Ejecutivo del Fondo de 1992.

# Redfferm

|   |  |
|---|--|
| Fecha del siniestro                               | marzo de 2009  |
| Lugar del siniestro                               | Isla Tin Can, Lagos (Nigeria)  |
| Causa del siniestro                               | Hundimiento de la gabarra/derrame durante la operación de transbordo |
| Cantidad de hidrocarburos derramados (aproximada) | Se desconoce   |
| Zona afectada                                     | Isla Tin Can, Lagos (Nigeria)  |
| Estado de abanderamiento del buque                | Se desconoce   |
| Arqueo bruto                                      | Se desconoce, aunque se estima en menos de 5 000                     |
| Aseguradora P&I                                   | Se desconoce   |
| Límite del CRC                                    | Se estima en 4 510 000 DEG (£4,3 millones)                           |
| STOPIA/TOPIA aplicable                            | No   |
| Límite del CRC y del Fondo                        | 203 millones DEG (£194 millones)                                     |
| Indemnización pagada                              | Ninguna  |

La conversión a libras esterlinas se ha efectuado sobre la base del tipo de cambio vigente al 3 de octubre de 2012.



Datos relativos al mapa ©2013 Google

## Siniestro

El 30 de marzo de 2009, el buque tanque *MT Concep* estaba realizando una operación de transbordo con la gabarra *Redfferm* en la Isla Tin Can, Lagos (Nigeria) que culminó en el hundimiento de la gabarra. Las circunstancias del siniestro no están claras y no se sabe cuál fue la causa que provocó el hundimiento de la *Redfferm*. Sin embargo, se cree que el 30 de marzo de 2009<sup><11></sup>, tras una operación de transbordo desde el buque tanque *MT Concep*, la gabarra *Redfferm* se hundió en la zona circular de la cuenca fluvial cerca del muelle del puerto de la isla Tin Can, derramando su carga de fueloil con un bajo punto de fluidez (LPFO) y causando la contaminación del litoral colindante. Según se ha informado, en el momento del siniestro, la gabarra *Redfferm* llevaba una carga de entre 500 y 650 toneladas de LPFO, no obstante, no ha sido posible verificar la cantidad de hidrocarburos a bordo o la cantidad que se ha derramado realmente. No se le informó del siniestro a la Secretaría hasta finales de enero de 2012.

## Impacto del derrame

Aquí figura un mapa que muestra los lugares impactados por el derrame. Nueve meses después del derrame procedente de la gabarra *Redfferm*, NOSDRA encargó a la empresa de tasadores y peritos inmobiliarios que realizara una estimación de la pérdida de ingresos sufrida por las cinco comunidades de la isla Snake, cuyos estanques piscícolas habían resultado supuestamente afectados por el derrame de la *Redfferm*. En la evaluación se llegó a la conclusión de que, en un período de cinco meses, el valor global de la indemnización correspondiente a propiedades, intereses y derechos de 316 pescadores particulares de las cinco comunidades ascendía a NGN 18,96 millones (aproximadamente £76 000).

Sin embargo, una evaluación realizada por esas mismas cinco comunidades, pero que incluía a 847 demandantes, cada uno de los

cuales poseía varias redes de pesca, y que incluía también reclamaciones por los daños sufridos en los motores de las embarcaciones, pintar de nuevo las embarcaciones, los daños infringidos a las cosechas económicas y el “perjuicio moral” ascendía a NGN 150, 9 millones.

Actualmente la Secretaría está coordinando con el abogado de los demandantes para determinar la ubicación exacta de las comunidades y el número de personas supuestamente afectadas en dichas comunidades.

## Operaciones de lucha contra el derrame

Se informó a la Nigerian Maritime Administration and Safety Agency (NIMASA) y a la Nigerian Oil Spill Detection and Response Agency (NOSDRA) varias horas después de que se produjera el derrame, pero debido a la escasez de recursos y al anochecer que se avecinaba no se adoptó ninguna medida para detener el derrame hasta el día siguiente, 31 de marzo de 2009.

Un informe de la Nigerian Ports Authority (NPA) indica que, aproximadamente a las 7.50 horas del 31 de marzo de 2009 (el día siguiente al del hundimiento de la *Redfferm*) se observó que el buque tanque *MT Concep* estaba amarrado a medio camino del puerto y descargaba el LPFO en una segunda gabarra en torno a la cual se podían apreciar hidrocarburos. El 31 de marzo de 2009, las autoridades iniciaron las operaciones de limpieza con ayuda de raseras para recuperar los hidrocarburos que habían quedado varados en el muelle del puerto.

Nuevos estudios realizados al día siguiente indicaban la presencia de hidrocarburos en dirección a la costa septentrional y en la costa meridional de la isla Tin Can. Al parecer, también quedaron varados hidrocarburos en la costa septentrional de la isla Snake y de la isla Sagbokeji, en las que existen numerosas comunidades, pero, debido a la escasez de recursos y por motivos de seguridad de la dotación de limpieza, en dichos lugares no se realizaron operaciones de limpieza o, si se hicieron, fueron escasas.

Las operaciones de limpieza continuaron en los días siguientes con la ayuda de jóvenes de la zona, que recogían los hidrocarburos en canoas, y con la colaboración de los servicios profesionales de African Circle, que prestaron asistencia en las operaciones de limpieza. Las operaciones de limpieza se concentraron en las zonas del astillero de Apapa Boat Yard, Folawiyi, la dársena de Nedo Gas, el muelle Lister, el Liverpool Bridge y el Federal Palace Hotel.

El 6 de abril de 2009 se inició la operación para reflotar la *Redfferm* con la ayuda de una gabarra grúa, hasta que, finalmente, el 9 de abril de 2009<sup><12></sup> se logró poner de nuevo a flote la gabarra. Las operaciones de limpieza del litoral finalizaron el 22 de abril de 2009.

Una vez concluidas las operaciones de limpieza, la NPA impuso a Concel Engineering Ltd., propietarios del buque tanque *MT Concep*, una multa de US\$52 000. Concel Engineering Ltd. declinó toda responsabilidad por

el siniestro de contaminación y alegó que quienes debían pagar eran los propietarios de la gabarra *Redfferm*.

## Aplicabilidad de los Convenios

Nigeria es Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC) y en el Convenio del Fondo de 1992.

El buque tanque *MT Concep* era propiedad de Concel Engineering Nigeria Ltd., que también había fletado la gabarra *Redfferm*. La empresa Thame Shipping Agency Ltd. actuaba en calidad de agente de los propietarios del *MT Concep* y la *Redfferm*.

El artículo VII.1 del CRC de 1992 dispone lo siguiente:

*“El propietario de un buque matriculado en un Estado Contratante, que transporte más de 2 000 toneladas de hidrocarburos a granel como carga, estará obligado a mantener un seguro u otra garantía financiera, como una garantía bancaria o un certificado expedido por un fondo internacional de indemnización, por las cuantías que se determinen aplicando los límites de responsabilidad estipulados en el artículo V, párrafo 1, de modo que quede cubierta la responsabilidad nacida de daños ocasionados por contaminación que le corresponda en virtud del presente Convenio.”*

Según la información recibida, en el momento del siniestro, la *Redfferm* transportaba entre 500 y 650 toneladas de hidrocarburos, por lo que el propietario del buque no estaba obligado a suscribir el seguro de responsabilidad nacida de daños ocasionados por contaminación que se exige a los buques que transportan más de 2 000 toneladas. Parece poco probable que el propietario del buque disponga de activos suficientes para pagar las reclamaciones de indemnización, es posible que el Fondo de 1992 tenga que pagar dichas reclamaciones desde el principio y luego decidir si en un futuro intentará recuperar los importes del propietario del buque por vía de recurso.

## Reclamaciones de indemnización

Tras el siniestro, en los años 2009 y 2010, la NPA, NOSDRA y NIMASA participaron en una serie de reuniones con representantes de cinco comunidades supuestamente afectadas por el derrame. No se pagaron indemnizaciones a estas cinco comunidades.

En marzo de 2012, un abogado, en representación de 102 comunidades supuestamente afectadas por el derrame, presentó una reclamación por un importe de US\$26,25 millones contra los propietarios del *MT Concep*, los propietarios de la *Redfferm*, Thame Shipping Agency Ltd. (agente del *MT Concep* y de la *Redfferm*) y el Fondo de 1992.

La reclamación, que asciende a un total de US\$26,25 millones, engloba reclamaciones relativas a las operaciones de limpieza y medidas preventivas de la contaminación (US\$1,5 millones); reclamaciones >

<sup><11></sup> Los demandantes informan de que el derrame se produjo el 24 de marzo de 2009 y que las autoridades no respondieron hasta el 30 de marzo de 2009.

<sup><12></sup> Concel Engineering Ltd. (propietarios del *MT Concep*/fletadores de la *Redfferm*) pagaron NGN 5 750 000 (£23 000) por el reflote de la gabarra.

por daños materiales (US\$2,5 millones); reclamaciones por pérdidas económicas en los sectores de la pesca, la maricultura y la elaboración de pescado (US\$10 millones); reclamaciones por pérdidas económicas en el sector del turismo (US\$1,5 millones); reclamaciones por daños al medio ambiente y pérdidas económicas (US\$750 000) y daños en general (US\$10 millones).

La Secretaría está trabajando con el Gobierno de Nigeria con el propósito de verificar los hechos del caso y, si procede, determinar la indemnización debida a las víctimas en virtud de los Convenios.

## Cuestiones jurídicas

### Investigación de la causa del siniestro

Tras ser informada del derrame a principios de 2012, la Secretaría inició investigaciones, tales como solicitar al International Group of P&I Clubs y a la International Tanker Owners Pollution Federation (ITOPF) detalles de cualquier información que pudieran tener en relación con el siniestro, los buques implicados y la identidad del propietario de la gabarra. La Secretaría no encontró ningún tipo de registro de cobertura para ninguna de las embarcaciones en un P&I Club parte del International Group, y comprobó que los propietarios del buque no eran miembros de ITOPF.

En junio de 2012, el Director y varios miembros de la Secretaría viajaron a Nigeria para reunirse con el abogado de los demandantes y con los representantes de NIMASA, NOSDRA y la NPA, a fin de investigar las circunstancias del siniestro, recopilar datos y visitar el lugar en el que se produjo el derrame.

La Secretaría instruyó a los abogados nigerianos que emprendieran una investigación preliminar de los hechos. Asimismo la Secretaría se puso en contacto con NIMASA y solicitó su ayuda para proporcionar más detalles del siniestro.

### El propietario del buque y el seguro

Parece ser que no existe información disponible en el Registro de buques nigeriano relativa a la propiedad de la gabarra en la que recae la responsabilidad principal del derrame. No obstante, se ha informado verbalmente a la Secretaría de que, en el momento del siniestro, el propietario de la gabarra era el Capitán Orizu. Asimismo, se ha informado a la Secretaría de que, tras el reflote de la *Redfferm*, la gabarra fue convertida en un dique flotante. Sin embargo, se desconoce el actual paradero de la gabarra y de su propietario.

NIMASA no dispone de registros, ni detalles del registro ni tampoco información relativa a la *Redfferm*. Además, la NPA no posee ningún registro escrito de los movimientos de la gabarra antes del derrame ni de su conversión en dique flotante.

### La *Redfferm* como nave apta para la navegación marítima (artículo I.1 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992)

El artículo I.1 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 dice:

*“ Buque: toda nave apta para la navegación marítima y todo artefacto flotante en el mar, del tipo que sea, construido o adaptado para el transporte de hidrocarburos a granel como carga, a condición de que el buque en el que se puedan transportar hidrocarburos y otras cargas sea considerado como tal sólo cuando esté efectivamente transportando hidrocarburos a granel como carga y durante cualquier viaje efectuado a continuación de ese transporte a menos que se demuestre que no hay a bordo residuos de los hidrocarburos a granel objeto de dicho transporte.”*

La Secretaría está investigando si la gabarra *Redfferm* es una nave apta para la navegación marítima en virtud del artículo I, párrafo 1, del CRC de 1992. A octubre de 2012, no parece que existan pruebas documentales que demuestren que la gabarra *Redfferm* hubiese participado anteriormente en transbordos en el mar. Sin embargo, según la NPA, el tamaño de la gabarra no constituía un impedimento para su uso como gabarra de navegación marítima y que lo que importaba era determinar si podía utilizarse para el transporte marítimo. No obstante, no existe ninguna prueba de que las operaciones de transbordo relacionados con el *Redfferm* tuvieron lugar en el mar.

En la sesión de octubre de 2012 del Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 se acordó que el Director debería, en primer lugar, determinar si la gabarra *Redfferm* constituía una ‘nave apta para la navegación marítima y todo artefacto flotante en el mar’, como se describe en el artículo I.1 del CRC de 1992, antes de adoptar una decisión sobre el pago de indemnización.

### Procedimientos judiciales

En marzo de 2012, un abogado, en representación de 102 comunidades supuestamente afectadas por el derrame, presentó una reclamación por un importe de US\$26,25 millones contra los propietarios del *MT Concep*, los propietarios de la *Redfferm*, Thame Shipping Agency Ltd. (agente del *MT Concep* y de la *Redfferm*) y el Fondo de 1992.

Aunque se ha proporcionado alguna información, el Fondo de 1992 no puede determinar claramente la ubicación exacta de las 102 comunidades o sobre el número de personas pertenecientes a dichas comunidades que supuestamente se han visto afectadas por el derrame. Hasta que no se facilite dicha información a la Secretaría los expertos del Fondo no podrán analizar los datos proporcionados con vistas a evaluar las probables pérdidas ocasionadas por el siniestro, si bien esta tarea se verá dificultada por el retraso en la notificación del siniestro al Fondo de 1992.

El Fondo de 1992 solicitó que se le excluyera de los procedimientos en calidad de demandado y, en cambio, se le incluyera como participante, dado que la responsabilidad principal del derrame recae en el propietario de la *Redfferm*. El abogado de los demandantes también solicitó una suspensión del procedimiento contra el Fondo de 1992 para que pudiera iniciarse el proceso de evaluación de las reclamaciones sin necesidad de que el Fondo de 1992 tuviera que actuar al mismo tiempo en calidad de demandado en la acción judicial.

# JS Amazing

|                                      |   |
|--------------------------------------|---|
| Fecha del siniestro                  | 6 de junio de 2009  |
| Lugar del siniestro                  | Ijala, río Warri, Estado del Delta (Nigeria)  |
| Causa del siniestro                  | El casco del buque quedó perforado por dos tubos de hierro de los restos de un duque de alba cuando el buque tanque estaba siendo cargando. |
| Cantidad de hidrocarburos derramados | Se estima en aproximadamente 1 000 toneladas  |
| Zona afectada                        | Río Warri, Estado del Delta (Nigeria)   |
| Estado de abanderamiento del buque   | Nigeria   |
| Toneladas brutas                     | 3 384 AB  |
| Asegurador P&I                       | Parece que el buque no está asegurado   |
| Límite CRC                           | 4,51 millones DEG (£4,3 millones)   |
| STOPIA/TOPIA aplicable               | No  |
| Límite CRC y del Fondo               | 203 millones DEG ((£194 millones)   |
| Indemnización pagada                 | Ninguna   |
| Procedimientos judiciales            | Ninguno   |

La conversión a libras esterlinas se ha efectuado sobre la base del tipo de cambio vigente al 3 de octubre de 2012.



Datos relativos al mapa ©2011 Europa Technologies, Google

## Siniestro

El 6 de junio de 2009, el buque tanque *JS Amazing* inscrito en Nigeria derramó una cantidad aproximada de 1 000 toneladas de fueloil con un bajo punto de fluidez (LPFO) en el delta del río Warri, en el Estado del Delta (Nigeria).

El 5 de junio de 2009, el *JS Amazing* recibió órdenes de proceder al atracadero de carga II de la refinería, propiedad de Nigerian National Petroleum Corporation (NNPC), para cargar 5 000 toneladas de LPFO. La operación de carga empezó el 5 de junio de 2009, pero poco después de medianoche se observó una fuga de hidrocarburos del casco del buque. En la madrugada del 6 de junio, después de que se suspendiera la carga, el buque se escoró unos 45° a babor. Los hidrocarburos continuaron derramándose.

Al día siguiente, una inspección submarina reveló que el costado babor del casco del buque había sido perforado por dos tubos de hierro de los restos de un duque de alba sumergido debajo del buque.

Se entiende que la fuga de hidrocarburos del buque tanque cesó el 11 de junio de 2009 cuando se cortaron los dos tubos de hierro de los restos del duque de alba y se estabilizó el buque.

No se le informó del siniestro al Fondo de 1992 hasta mayo de 2011. También se informó al Fondo de que, en mayo de 2009, aproximadamente dos semanas antes del derrame del *JS Amazing*, se había producido en la misma zona un derrame de hidrocarburos procedente de un oleoducto que había sufrido destrozos por vandalismo.

Ninguno de los dos siniestros se divulgaron ampliamente fuera de Nigeria, y las investigaciones preliminares llevadas a cabo por el Fondo de 1992 no proporcionaron gran cantidad de información en relación con el derrame procedente del *JS Amazing*, o la identidad del propietario del buque.

### Impacto

Según un memorando interno de Pipeline Products Marketing Corporation (PPMC), la cantidad total de hidrocarburos a bordo del *JS Amazing* antes del siniestro era de 3 338,6 toneladas. Tras el siniestro, se bombearon 2 303,8 toneladas del buque. Por lo tanto, se cree que unas 1 000 toneladas de hidrocarburos se derramaron en el río Warri en los días que siguieron al siniestro.

### Visita conjunta de NOSDRA y PPMC a la zona afectada

Algunos días después del derrame, se notificó al Organismo nacional de detección y lucha contra derrames de hidrocarburos (NOSDRA) de que el impacto del derrame había afectado a unas 12 comunidades. Poco después, NOSDRA realizó una visita conjunta con PPMC para evaluar el impacto del derrame en el medio ambiente y en las comunidades afectadas. Entre julio y septiembre de 2009, NOSDRA y PPMC visitaron 232 comunidades e hicieron un inventario de cada una.

Como resultado de la visita, NOSDRA pidió a PPMC que adoptara medidas inmediatas para limpiar y remediar las zonas afectadas. En diciembre de 2009, PPMC no había cumplido la petición de NOSDRA de limpiar las zonas afectadas, por lo que NOSDRA le impuso una multa por NGN 1 millón (US\$6 420).

En septiembre de 2010, NOSDRA incoó un procedimiento judicial contra PPMC por no limpiar ni remediar las zonas afectadas y por no pagar la multa. El proceso concluyó en mayo de 2012 cuando el juez declaró que:

- PPMC había infringido la legislación al no limpiar la zona afectada por el derrame del *JS Amazing*;
- PPMC debía pagar la multa de NGN 1 millón a NOSDRA; y

- PPMC debía proceder a la limpieza y remediación inmediata de las zonas afectadas según las instrucciones impartidas.

Se desconoce si PPMC llevó a cabo las operaciones de limpieza y remediación o si ha pagado la multa.

### Evaluación y valoración de los daños

En julio de 2009, NOSDRA encargó a una firma de peritos y tasadores que llevara a cabo una evaluación de los daños y presentara un informe en nombre de las 245 comunidades supuestamente afectadas por el siniestro. El informe de evaluación de los daños concluyó que las pérdidas y perjuicios sufridos, así como los daños materiales y a los intereses y derechos de las comunidades como resultado del derrame del *JS Amazing* ascendían a NGN 2 241 millones (£8 964 000).

En 2010, como resultado de la presión por parte de varios grupos de comités establecidos tras el siniestro, PPMC pagó a varias comunidades la suma total de NGN30 millones (£120 000).

En julio de 2011, PPMC designó un tasador para evaluar los daños junto con un Comité de NNPC establecido para tramitar la evaluación y el pago de indemnización. No se conocen los resultados de la evaluación ni si PPMC ha pagado una indemnización adicional.

### Estudio de evaluación del impacto socioeconómico tras el derrame

Conforme a la legislación nigeriana, NOSDRA encargó un estudio de evaluación del impacto socioeconómico tras el derrame. Una firma de consultores ambientales se encargó de dicho estudio. El trabajo sobre el terreno se llevó a cabo entre el 15 de julio y el 15 de agosto de 2009 (aproximadamente entre 6 y 10 semanas después del siniestro) y consistió en la recogida y análisis de muestras del suelo, aguas superficiales y sedimento. Además, se tomaron muestras del suelo en la superficie y el fondo, aguas superficiales y sedimentos de los estanques piscícolas en varios emplazamientos.

El estudio incluye una lista de 100 comunidades afectadas por el derrame de LPFO del *JS Amazing*. Dicho estudio establece que todas las muestras de agua contenían rastros de metales pesados, aunque en niveles muy inferiores a los niveles de intervención del Departamento de Recursos Petroleros (DPR); y señala que varios de los lugares gravemente afectados se encontraban en un radio de 7,5 kilómetros del lugar del derrame.

El estudio concluye que las muestras de suelo recogidas no mostraban un incremento significativo de concentraciones de metales pesados, ya que todas estaban por debajo de los niveles de intervención establecidos por el DPR, pero que había sedimentos en el fondo ‘gravemente afectados’ alrededor del pantalán de carga de PPMC donde se produjo el siniestro y en otras tres zonas o estanques piscícolas donde las concentraciones de hidrocarburos de petróleo excedían los niveles de intervención del DPR. El estudio incluye también la lista de otras dos categorías, a saber, zonas ‘moderadamente afectadas’ y ‘poco afectadas’, que al parecer han sido clasificadas sobre la base de las lecturas de sedimentación obtenidas por el estudio sobre el terreno.

El informe también señala la presencia de hidrocarburos de petróleo en todos los lugares dentro de la zona de estudio. Se sostiene que esta situación podría indicar un nivel de presencia de hidrocarburos anterior al derrame del *JS Amazing*.

### Operaciones de lucha contra el derrame

En un principio, el administrador del puerto de Warri notificó el siniestro a las Autoridades Portuarias de Nigeria en las primeras horas del 6 de junio de 2009, aproximadamente al mismo tiempo, un miembro de una de las comunidades afectadas notificó a NOSDRA. Posteriormente esa mañana, más tarde, varios funcionarios de NOSDRA, miembros de la comunidad y representantes de NNPC acudieron a la zona del pantalán.

Las operaciones de lucha contra el derrame empezaron el 6 de junio de 2009 con la movilización de un equipo y material de lucha contra el derrame. Además, se contrató a Clean Nigeria Associates para ayudar en la operación de limpieza con raseras. La cantidad de hidrocarburos recuperados en los días que siguieron al siniestro parece haber sido mínima. Parece ser que hasta el 10 de junio de 2009 no se colocaron barreras flotantes alrededor del buque tanque para limitar la contaminación al río Warri con mareas y, en todo caso, las operaciones de limpieza se restringieron a la zona inmediata alrededor del buque tanque.

El buque tanque recuperó su estabilidad inicial el 11 de junio de 2009. En 2011, los restos sumergidos del buque de alba fueron retirados finalmente del pantalán de NNPC.

### Aplicabilidad de los Convenios

Nigeria es Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992) y en el Convenio del Fondo de 1992. El límite de responsabilidad del propietario del *JS Amazing* en virtud del CRC de 1992 se estima en 4,51 millones DEG.

### Reclamaciones de indemnización

Dos peritos que representan a demandantes afectados por el siniestro que habían solicitado indemnizaciones por las pérdidas sufridas, se habían puesto en contacto con el Fondo de 1992. Una reclamación había sido presentada al Fondo de 1992 por aproximadamente NGN30 500 millones, pero no contiene ningún cálculo o justificación de las cifras reclamadas.

En junio de 2012, el Director y miembros de la Secretaría visitaron Nigeria y se reunieron con los representantes de los demandantes, las Autoridades Portuarias de Nigeria (NPA), el Organismo de Seguridad y Administración Marítimas de Nigeria (NIMASA) y el Organismo nacional de detección y lucha contra derrames de hidrocarburos (NOSDRA) para recabar más información sobre los antecedentes.

Durante la reunión con los demandantes, el Director destacó que cualquier indemnización disponible para las víctimas por parte de los FIDAC solo podrá basarse en las pérdidas efectivas. La Secretaría está trabajando con el Gobierno de Nigeria para esclarecer los hechos y determinar la indemnización debida a las víctimas en virtud de los Convenios.

A octubre de 2012, no se ha facilitado información pormenorizada de la localización exacta de las 248 comunidades ni del número de personas en las comunidades supuestamente afectadas por el derrame. Solo cuando se facilite esta información a la Secretaría, los expertos del Fondo estarán en condiciones de analizar los datos suministrados con objeto de evaluar las pérdidas causadas por el siniestro, aunque esta tarea se verá obstaculizada por la notificación tardía del siniestro al Fondo de 1992.

La situación en relación con el impacto de los primeros derrames sobre las comunidades que pueden haberse visto afectadas ulteriormente por el siniestro del *JS Amazing* no es clara. Además, aún no se han explicado claramente la cuantía total de indemnización pagada a las comunidades por PPMC, la valoración de las pérdidas sufridas por las comunidades afectadas según la evaluación de PPMC y el ámbito de los trabajos de remediación, si los hubiere, todavía no ha sido explicada claramente.

*El JS Amazing, escorado, tras haber sufrido una perforación en el casco.*



## Cuestiones jurídicas

### Investigación sobre la causa del siniestro

En marzo de 2012, el Ministerio Federal de Transportes de Nigeria estableció una Junta de Investigación Marítima a fin de investigar la causa del derrame.

### Mala maniobra del buque

La Junta de Investigación Marítima observó que el buque atracó de modo inadecuado con insuficientes cabos de amarre y que a medida que la marea subía, fue empujando la popa del buque a unos diez metros del pantalán. Como consecuencia, la proa fue impulsada contra el pantalán donde el buque chocó con los restos del duque de alba sumergido. Parece ser que cuando las condiciones mareales cambiaron, ningún miembro de la tripulación tendió los cabos de amarre.

### Falta de documentación de la dotación mínima de seguridad

El informe de la Junta de Investigación Marítima puso de manifiesto que el buque no disponía de una dotación suficiente:

- i. no había oficial de guardia;
- ii. el jefe de máquinas carecía de competencia certificada para ese puesto; y
- iii. no había un primer oficial de máquinas, algo inusual para un buque de este tamaño.

### Capitán y tripulación no cualificados

El informe de la Junta de Investigación Marítima también puso de manifiesto que:

- i. el capitán del *JS Amazing* no estaba certificado para asumir el mando de un buque de tal arqueo bruto y no poseía un certificado/aprobación avanzado en operación a bordo de buques tanque, que era necesario para un buque como el *JS Amazing*;
- ii. el capitán no conocía los certificados que debía llevar el buque, ni la obligación de cumplir con las disposiciones del Código Internacional de Gestión de la Seguridad (IGS), ni las publicaciones náuticas pertinentes que debía llevar el buque o los procedimientos de emergencia a seguir tras un siniestro; y
- iii. el capitán no conocía las disposiciones del CRC de 1992 ni la necesidad de enviar el certificado de seguro (tarjeta azul) del seguro a NIMASA para la expedición del certificado CRC.

Además, en el curso de la investigación, el capitán declaró que no podía encontrar la mayor parte de los certificados pertinentes que se requieren en el marco del derecho nigeriano y del derecho internacional.

### Cobertura de seguro del *JS Amazing*

Los abogados nigerianos del Fondo de 1992 se pusieron en contacto con el propietario del buque, Equitorial Energy Ltd., que aceptó que, en junio de 2009, se produjo un derrame de hidrocarburos en Ijala. Sin embargo, ellos declararon que habían resuelto el problema, aunque se negaron a divulgar cualquier tipo de información sobre las medidas adoptadas o la identidad de sus aseguradores. Posteriormente, se informó a la Secretaría de que el *JS Amazing* estaba asegurado con el South of England P&I Club.

Entre las pruebas documentales presentadas a la Junta de Investigación Marítima había copias de:

- a. un certificado de inscripción del South of England P&I Club correspondiente a la póliza de seguro del año 2008; y
- b. un certificado (tarjeta azul) proporcionado como prueba del seguro conforme al artículo VII del CRC de 1969 y al artículo VII del CRC de 1992 para el periodo comprendido entre julio de 2010 y enero de 2011, enviado por el South of England P&I Club a NIMASA.

Aunque se ha proporcionado una prueba del seguro con el South of England P&I correspondiente a las pólizas de seguro de los años 2008 y 2010, no se facilitó ningún certificado de seguro correspondiente a la póliza del año 2009, cuando se produjo el siniestro. En el interrogatorio en la Junta de Investigación Marítima, el representante del propietario del buque afirmó que los propietarios habían pagado anualmente la cobertura de seguro al corredor desde 2005 y que el buque estaba asegurado en la fecha del siniestro.

### Certificado de inscripción con el South of England P&I Club (correspondiente a la póliza del año 2008)

Pese a no haberse proporcionado documentos de la póliza del año 2009, el certificado de inscripción para la póliza del año 2008 establece que:

*“El presente certificado de inscripción proporciona cobertura de responsabilidad únicamente respecto de la carga a bordo del buque inscrito de conformidad con el artículo 29A del Reglamento de asociación de South of England, cuando dicha carga consiste en líquidos homogéneos a granel de naturaleza no persistente.”*

### Certificado de clase del casco y la maquinaria (correspondiente a la póliza del año 2010)

Entre los documentos presentados a la Junta de Investigación Marítima figuraba un certificado de clase del casco y la

maquinaria expedido por el International Naval Surveys Bureau en 2010, en el que constaba que el buque no estaba clasificado para transportar combustibles pesados.

### Liquidación del South of England P&I Club

En 2011, el Tribunal Supremo de Bermuda pronunció una orden de liquidación en relación con el South of England P&I Club. El Tribunal dispuso también que se designaran liquidadores provisionales conjuntos para supervisar la liquidación del Club.

La Secretaría se puso en contacto con los liquidadores comunes para alertarles de la existencia del siniestro y averiguar si disponían de documentación que pudiera ayudarle a identificar al asegurador en el momento del siniestro. Los liquidadores comunes señalaron que no habían recibido mucha información acerca del siniestro pero habían sostenido varias conversaciones con el corredor, quien había afirmado que el buque no estaba asegurado con el South of England P&I Club en el momento del siniestro.

Actualmente, la Secretaría no ha visto ninguna documentación que indique que el buque contaba con una póliza correspondiente al año 2009. Parece que no estaba clasificado para transportar combustibles pesados en 2008 o 2010.

### Procedimientos judiciales

NOSDRA inició procedimientos civiles ante el Tribunal Superior Federal de Nigeria contra PPMC por la presunta falta de limpieza del derrame de hidrocarburos y/o el impago de la multa impuesta por NOSDRA.

En 2010, el propietario del buque entabló un proceso judicial contra NNPC por daños al buque derivados del siniestro.

En mayo de 2012, los representantes de 248 comunidades supuestamente afectadas por el derrame presentaron una reclamación de NGN 30 500 millones contra el propietario del buque, los liquidadores conjuntos del South of England P&I Club y el Fondo de 1992.

En julio de 2012, el Fondo de 1992 solicitó que no se le reputara como parte demandada, sino que se le autorizase a ser parte interviniente, alegando que la responsabilidad principal del primer nivel de indemnización recae sobre el propietario del buque, aunque reconociendo que podría exigirse al Fondo de 1992 que pagara indemnización si la cuantía excedía el límite de responsabilidad del propietario del buque.

# Alfa I

|   |                                     |
|---|-------------------------------------|
| Fecha del siniestro                               | 5 de marzo de 2012                  |
| Lugar del siniestro                               | Bahía de Elefsis, El Pireo (Grecia) |
| Causa del siniestro                               | Choque con un objeto sumergido      |
| Cantidad de hidrocarburos derramados (aproximada) | Se desconoce                        |
| Zona afectada                                     | Bahía de Elefsis, El Pireo (Grecia) |
| Estado de abanderamiento del buque                | Grecia                              |
| Arqueo bruto                                      | 1 648 AB                            |
| Aseguradora P&I                                   | Aigaion Insurance Company (Grecia)  |
| Límite CRC  | 4 510 000 DEG (£4,3 millones)       |
| STOPIA/TOPIA aplicable                            | No                                  |
| Límite del CRC y del Fondo                        | 203 millones DEG (£194 millones)    |
| Indemnización pagada                              | Ninguna                             |

La conversión a libras esterlinas se ha efectuado sobre la base del tipo de cambio vigente al 3 de octubre de 2012.



Datos relativos al mapa ©2013 Basarsoft, Google

## Siniestro

El 5 de marzo de 2012, el buque tanque *Alfa I* chocó contra un objeto sumergido, a saber el pecio del buque *City of Myconos*, cuando cruzaba la bahía de Elefsis, cerca del Pireo (Grecia). El impacto perforó las planchas del fondo del casco del *Alfa I* sobre una longitud de unos 30 metros. Poco después del siniestro, el *Alfa I* se escoró a estribor y se hundió hasta alcanzar una profundidad de 18 a 20 metros, quedando la popa en contacto con el fondo marino, mientras que la proa aún era visible sobre la superficie. El siniestro tuvo como consecuencia la trágica pérdida de la vida del capitán.

El *Alfa I*, construido en 1972, es un petrolero monocasco con 12 tanques de carga. En el momento del siniestro se mencionó que el *Alfa I* transportaba unas 2 070 toneladas de carga, que comprendía 1 500 toneladas de fueloil N° 2, 300 toneladas de fueloil N° 1 y 270 toneladas de gasoil. Se desconocen la cantidad exacta y las especificaciones de la carga y el combustible a bordo en el momento del siniestro. Tras el hundimiento del buque, se derramó una cantidad desconocida de hidrocarburos a través de los registros, los orificios de ventilación y los tubos de sonda situados en la cubierta.

## Impacto

Los hidrocarburos contaminaron unos 13 kilómetros a lo largo del litoral de la bahía de Elefsis y diversas playas locales de Loutropygros, Nerak y Nea Peramos, así como la isla de Salamina (Faneromenis y Batsi). Además, se informa de que los hidrocarburos impactaron en algunas zonas del litoral rocoso menos accesibles y en una base naval. Aquí se dispone de un mapa que muestra el lugar donde se produjo el siniestro y las zonas afectadas por el derrame.

## Operaciones de lucha contra el derrame Operaciones en el mar

El propietario del buque contrató los servicios de una empresa de salvamento, a través de un contrato de salvamento y los submarinistas empleados por dicha empresa contuvieron el derrame de hidrocarburos en el agua cerrando y estrechando los registros, los orificios de ventilación y los tubos de sonda. No se ha informado de nuevos escapes de hidrocarburos.

Se estableció un perímetro formado por dos conjuntos de barreras de contención alrededor del pecio del buque tanque, anclados a intervalos regulares, para que se mantengan en condiciones climáticas imperantes.

Las actividades de salvamento posteriores se centraron en la retirada de la carga del *Alfa I* mediante *hot tapping* (derivación sobre tubería en carga), técnica que consiste en perforar cada tanque de carga y bombear el contenido para extraerlo. Entre el 13 de marzo y el 28 de abril de 2012, los salvadores recuperaron unos 1 579 m<sup>3</sup> de fueloil pesado (fueloil N° 2), unos 158 m<sup>3</sup> de hidrocarburos de origen marino (fueloil N° 1) y unos 94 m<sup>3</sup> de lavazas del pecio del buque tanque.

La naturaleza viscosa de la carga y el equipo empleado durante la retirada de hidrocarburos han retrasado las operaciones, sin embargo, los informes presentados por los peritos nombrados por las aseguradoras del propietario del buque indican que las operaciones de remoción de hidrocarburos del pecio finalizaron el 25 de abril de 2012 y las operaciones de lavado y sellado continuaron hasta el 28 de abril de 2012. Después de las operaciones de remoción de hidrocarburos, los peritos nombrados por las aseguradoras del propietario del buque pidieron que los contratistas de limpieza presentaran documentación y una estimación de los gastos ocasionados durante la operación, aunque esto no se entregó hasta finales de agosto de 2012.

Se contrató a otra empresa para que efectuara las operaciones de respuesta contra el derrame en el mar mediante el uso de buques de recuperación de hidrocarburos, barreras de contención y raseras. Se recuperó una cantidad desconocida de hidrocarburos en el mar con buques que normalmente se utilizan para la retirada de hidrocarburos y desechos en el puerto. Los contratistas de limpieza informaron que se desplegaron unos 1 200 metros de barreras de contención en torno a la zona del siniestro y se usaron raseras para recoger los hidrocarburos<sup><13></sup>. Además, se desplegaron supuestamente entre 200 y 300 metros de barreras de contención con el fin de proteger un puerto deportivo y

<sup><13></sup> Se entiende que se pidió a los contratistas que rodearan la zona donde se había hundido el buque tanque con dos barreras de contención (una dentro de la otra).

<sup><14></sup> La limpieza del litoral de las zonas contaminadas de Nea Peramos, Neraki y Loutropirgos (excluyendo algunas áreas dispersas a Eftaxia) concluyó el 2 de mayo de 2012. El personal de limpieza informó de algunas zonas dispersas de Skaramanga contaminadas, pero esta zona era parte de una zona militar y no era fácil obtener permiso de acceso. Las operaciones de limpieza en la isla Salamina incluyó la base naval de Nafstathmos, Batsi, Agios Georgios y Phaneromenis concluyeron el 6 de mayo de 2012 (a excepción de algunas pequeñas zonas rocosas en Batsi y Phaneromeni).

<sup><15></sup> Los expertos contratados por el Fondo y el Jefe de Reclamaciones/Asesor Técnico del Fondo concluyeron que la presencia de dos barreras de contención eran innecesaria si únicamente una de ellas se utilizaba correctamente.

un criadero ostrícola situados en las proximidades.

## Operaciones de limpieza del litoral

Se desconoce la cantidad de hidrocarburos que impactó el litoral y la cantidad de material de residuos que se retiró durante las operaciones de limpieza.

Se contrató a la misma empresa encargada de realizar las operaciones de lucha contra el derrame en el mar para que llevara a cabo las operaciones de limpieza manual del litoral afectado. Se empleó entre 30 y 50 personas para la retirada manual de los hidrocarburos y sedimentos contaminados de las playas (en su mayor parte grava y guijarros) depositándolos en bolsas para su eliminación.

Un equipo de limpieza integrado por nueve personas seguía operando en Phaneromenis y Salamina el 5 de mayo de 2012. Según los informes proporcionados por los contratistas de limpieza, la limpieza del equipo utilizado durante la operación de lucha contra el derrame (con la excepción de las barreras de contención que rodean el buque tanque hundido) se completó alrededor del 5 de junio de 2012. Se entiende que las operaciones de limpieza se habían completado al 30 de junio de 2012.

## Visita de la Secretaría del Fondo de 1992 al lugar del siniestro

En mayo de 2012, el Jefe del Departamento de Reclamaciones y la Responsable de Reclamaciones encargados del siniestro visitaron el lugar del hundimiento y las zonas afectadas por el derrame. Se reunieron con la aseguradora Aigaion Insurance Company (la aseguradora del propietario del buque) para discutir los pormenores de los regímenes de seguro que existían para el *Alfa I* en el momento del siniestro. El Fondo de 1992 dio instrucciones a los expertos de visitar el lugar del siniestro y a los abogados griegos de que vigilen e investiguen las circunstancias que rodearon el siniestro.

Se informó a la Secretaría de que solo quedaba por limpiar una pequeña zona contaminada por el derrame y que la mayoría de las operaciones de limpieza habían concluido<sup><14></sup>. Se observó que el lugar donde el buque tanque se había hundido estaba marcado únicamente con barreras flotantes de contención de hidrocarburos y un remolcador de salvamento, y que no se habían colocado boyas marcadoras para advertir a otras embarcaciones de la ubicación del buque tanque hundido, o de su proximidad a la superficie del mar<sup><15></sup>. No se observó ningún escape de hidrocarburos del pecio.

Se informó a la Secretaría de que las autoridades griegas estaban llevando a cabo una investigación formal sobre el siniestro, pero que esta, en principio, sería confidencial y solo se pondría a disposición del público en general cuando se remitieran los expedientes a la Fiscalía de Atenas para su publicación.

### Aplicabilidad de los Convenios

Grecia es Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y en el Convenio del Fondo de 1992.

Puesto que el *Alfa I* (1 648 AB) es inferior a 5 000 unidades de tonelaje, la cuantía de limitación aplicable en virtud del CRC de 1992 es de 4,51 millones DEG (€5,53 millones). La cuantía total disponible para indemnización conforme al CRC de 1992 y al Convenio del Fondo de 1992 es 203 millones DEG (€248,9 millones).

En consecuencia, si la cuantía total de los daños causados por el siniestro excediera de la cuantía de limitación aplicable en virtud del CRC de 1992, el Fondo de 1992 tendría que pagar indemnización a las víctimas del derrame.

Alternativamente, el Fondo de 1992 estaría obligado a pagar indemnización si el propietario del buque fuera financieramente insolvente para dar cumplimiento a sus obligaciones y la garantía financiera provista no cubriera o fuera insuficiente para satisfacer las reclamaciones de indemnización, después de que los demandantes hubieran tomado todas las medidas razonables para ejercer los recursos legales de que ellos dispongan (artículo 4, párrafo 1 b), del Convenio del Fondo de 1992).

Grecia es también Parte en el Protocolo relativo al Fondo Complementario. El *Alfa I* es por tanto el primer siniestro que tiene lugar en un Estado Miembro del Fondo Complementario. No obstante, es muy poco probable que el siniestro exceda el límite establecido en el Convenio del Fondo de 1992.

### Reclamaciones de indemnización

Al 7 de septiembre de 2012, no se había presentado ninguna reclamación de indemnización contra el Fondo de 1992. Sin embargo, en junio de 2012, el capitán del puerto de Elefsis emitió una multa a los propietarios del buque por un importe de €150 000 con respecto de la contaminación causada por el siniestro y también emitió una orden para el reembolso de los costes y gastos del Estado griego por las operaciones de limpieza por un valor de €260 000.

A finales de agosto de 2012, los contratistas de limpieza presentaron una reclamación de €13,3 millones al propietario del buque por las medidas de protección del medio marino, la recogida de hidrocarburos de la superficie del mar, la limpieza de playas contaminadas, la

extracción de hidrocarburos y productos residuales del buque hundido y el transporte y eliminación de residuos resultantes de las operaciones de lucha contra la contaminación entre el 5 de marzo y el 30 de junio de 2012.

### Cuestiones jurídicas

El Fondo de 1992 ha contratado a peritos para supervisar las operaciones de limpieza y recabar información sobre el siniestro y la respuesta al mismo. El Fondo de 1992 también ha empleado a un abogado griego para asesorar al Fondo sobre las cuestiones jurídicas derivadas del siniestro.

### El propietario del buque y la póliza de seguros del Alfa I

El propietario del buque es Via Mare Shipping Company (Grecia), empresa gestionada por Blue Iris Shipping. El registro marítimo griego enumera cinco buques bajo la dirección de Blue Iris Shipping pero cada buque tiene un propietario distinto.

El *Alfa I* tenía una cobertura P&I con Aigaion Insurance Company, una proveedora de seguros a prima fija, que incluía los riesgos de contaminación. La póliza estaba sujeta a la legislación y jurisdicción inglesas. Dicha póliza, cubría únicamente la actividad comercial en aguas griegas y establecía el siguiente límite de responsabilidad:

“Límite único combinado de €2 000 000 por buque para todas las reclamaciones por uno o por accidentes frecuentes”

También incluía la siguiente garantía expresa:

“Solo se benefician de la garantía las cargas de hidrocarburos no persistentes”

La aseguradora del propietario del buque expidió certificados de seguro (tarjetas azules) a la Autoridad Portuaria principal de Pireo en materia de responsabilidad en virtud del Convenio sobre el Combustible de los Buques y del CRC de 1992. El certificado, en virtud de lo dispuesto en el CRC de 1992, establecía:

“Certificado expedido como prueba de seguro en virtud de lo dispuesto en el artículo VII del Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1969 y el artículo VII del Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992...”

*Se certifica que el buque arriba mencionado, mientras sea propiedad de la entidad mencionada supra, está cubierto por una póliza de seguro que satisface lo prescrito en a) el artículo VII del Convenio internacional sobre responsabilidad civil*

*nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1969, y b) el artículo VII del Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992, donde y cuando sean aplicables.”*

En base a la tarjeta azul, las autoridades griegas, como Estado de abanderamiento, expidieron un certificado de seguro en forma de proyecto en el anexo al texto del CRC de 1992, en el que, entre otras cosas, se identificaba como aseguradora a Aigaion Insurance Company.

El artículo VII, párrafo 1, del CRC de 1992 dispone lo siguiente:

*“El propietario de un buque matriculado en un Estado Contratante, que transporte más de 2 000 toneladas de hidrocarburos a granel como carga, estará obligado a mantener un seguro u otra garantía financiera, como una garantía bancaria o un certificado expedido por un fondo internacional de indemnización, por las cuantías que se determinen aplicando los límites de responsabilidad estipulados en el artículo V, párrafo 1, de modo que quede cubierta la responsabilidad nacida de daños ocasionados por contaminación que le corresponda en virtud del presente Convenio.”*

Antes del siniestro, se entiende que el buque tanque se había cargado con 2 070 toneladas de carga, de las cuales 1 800 toneladas eran hidrocarburos persistentes de origen mineral y 270 toneladas de gasoil. Se desconoce la cantidad de carga a bordo del buque tanque en el momento de la carga y su especificación, al igual que la cantidad de combustible a bordo. No se sabe, por lo tanto, si había más de 2 000 toneladas de hidrocarburos persistentes a bordo en el momento del siniestro.

En el caso de que el *Alfa I* no transportara más de 2 000 toneladas de hidrocarburos persistentes en el momento del siniestro, la responsabilidad primaria de los daños ocasionados por contaminación como resultado del siniestro en virtud del CRC de 1992 recaería en el propietario del buque (artículo III, párrafo 1, del CRC de 1992) y tendría derecho a limitar su responsabilidad a 4,51 millones

DEG (€5,53 millones) (artículo V, párrafo 1 a), del CRC de 1992), siempre que se establezca un fondo de limitación.

### Consideraciones

Respecto de la cobertura de seguro del Alfa I existe una contradicción en los términos de la póliza de seguro y el certificado (tarjeta azul) emitido al Estado griego por la aseguradora del propietario del buque, Aigaion Insurance Company, debido a que la póliza de seguro se limita a unos €2 millones, con un garantía expresa que permite solamente el transporte de hidrocarburos minerales no persistentes. Sin embargo, el certificado (tarjeta azul), provisto por la Autoridad Portuaria principal de Pireo, afirma que había una póliza de seguro en vigor que cumplía con lo dispuesto en el artículo VII del CRC de 1992 “donde y cuando sea aplicable”.

El Director opina que si la aseguradora del propietario del buque rechazara el pago de una indemnización por daños debidos a contaminación bien porque en la póliza de seguro figura una garantía (“solo se benefician de la garantía las cargas no persistentes”) o bien porque la póliza se limitaba a €2 millones, el Fondo de 1992 tal vez desee considerar la posibilidad de impugnar los términos del seguro provisto.

Tras las conversaciones mantenidas con abogados griegos e ingleses contratados por el Fondo de 1992, el Director considera que Aigaion Insurance Company sería responsable prima facie del pago de la indemnización por los daños causados por el derrame. Aigaion Insurance Company es la aseguradora indicada en el certificado de seguro expedido por las autoridades griegas en la forma en que se especifica en el anexo del CRC de 1992. Por otra parte, el buque tanque podía comerciar en aguas griegas sobre la base de la declaración que figura en el certificado de seguro (tarjeta azul), emitido por Aigaion Insurance Company.

En su sesión de octubre de 2012, el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 decidió que era necesario investigar más a fondo el siniestro para poder adoptar una decisión sobre si autorizar al Director a que comience a efectuar pagos respecto de dicho siniestro.

*Mark Homan, Responsable de reclamaciones de los FIDAC junto a un perito marítimo local en el lugar del siniestro. Bahía de Elefsis, El Pireo (Grecia).*



# Fondo de 1992: Resumen de siniestros

| Buque                              | Fecha del siniestro | Lugar del siniestro                | Estado de abanderamiento del buque | Arqueo bruto (AB) | Límite de responsabilidad del propietario del buque en virtud del CRC | Causa del siniestro | Cantidad estimada de hidrocarburos derramados (toneladas) | Indemnización pagada por el Fondo de 1992 al 31.10.12 | Último año en el que se publicó en el Informe anual/sobre siniestros* |
|------------------------------------|---------------------|------------------------------------|------------------------------------|-------------------|---|---------------------|---|---|---|
| Siniestro en Alemania              | 20.06.1996          | Costa del Mar del Norte (Alemania) | Desconocido                        | Desconocido       | Desconocido   | Desconocida         | Desconocida   | €1 284 905  | 2007  |
| <i>Nakhodka</i>                    | 02.01.1997          | Islas Oki (Japón)                  | Federación de Rusia                | 13 159            | 1 588 000 DEG   | Ruptura             | 6 200   | ¥ 26 089 893 000                                      | 2002  |
| <i>Osung N°3</i>                   | 03.04.1997          | Tunggado (República de Corea)      | República de Corea                 | 786               | 104 500 DEG   | Encalladura         | Desconocida   | 0   | 2001  |
| <i>Siniestro en el Reino Unido</i> | 28.09.1997          | Essex (Reino Unido)                | Desconocido                        | Desconocido       | Desconocido   | Desconocida         | Desconocida   | 0   | 2002  |
| <i>Santa Anna</i>                  | 01.01.1998          | Devon (Reino Unido)                | Panamá                             | 17 134            | 10 196 280 DEG  | Encalladura         | 280   | 0   | 1999  |
| <i>Milad I</i>                     | 05.03.1998          | Bahrein                            | Belice                             | 801               | Desconocido   | Avería del casco    | Desconocida   | BD 21 168   | 1999  |
| <i>Mary Anne</i>                   | 22.07.1999          | Filipinas                          | Filipinas                          | 465               | 3 millones DEG  | Hundimiento         | Desconocida   | 0   | 2002  |
| <i>Dolly</i>                       | 05.11.1999          | Martinica                          | República Dominicana               | 289               | 3 millones DEG  | Hundimiento         | Desconocida   | €1 457 753  | 2007  |
| <i>Erika</i>                       | 12.12.1999          | Bretaña (Francia)                  | Malta                              | 19 666            | €12 843 484   | Ruptura             | 19 800  | €129,7 millones                                       | 2012  |
| <i>Al Jaziah 1</i>                 | 24.01.2000          | Abu Dhabi (Emiratos Árabes Unidos) | Honduras                           | 681               | 3 millones DEG  | Hundimiento         | 100-200   | Dhr 6 400 000   | 2010  |
| <i>Slops</i>                       | 15.06.2000          | El Pireo (Grecia)                  | Grecia                             | 10 815            | 8,2 millones DEG  | Incendio            | 1 000-2 500   | €4 022 099  | 2008  |
| Siniestro en España                | 05.09.2000          | España                             | Desconocido                        | Desconocido       | Desconocido   | Desconocida         | Desconocida   | 0   | 2003  |
| Siniestro en Suecia                | 23.09.2000          | Suecia                             | Desconocido                        | Desconocido       | Desconocido   | Desconocida         | Desconocida   | 0   | 2006  |
| <i>Natuna Sea</i>                  | 03.10.2000          | Indonesia                          | Panamá                             | 51 095            | 22 400 000 DEG  | Encalladura         | 7 000   | 0   | 2003  |
| <i>Baltic Carrier</i>              | 29.03.2001          | Dinamarca                          | Islas Marshall                     | 23 235            | DKr 118 millones  | Abordaje            | 2 500   | 0   | 2003  |
| <i>Zeinab</i>                      | 14.04.2001          | Emiratos Árabes Unidos             | Georgia                            | 2 178             | 3 millones DEG  | Hundimiento         | 400   | US\$ 844 000<br>Dhr 2 480 000                         | 2004  |
| Siniestro en Guadalupe             | 30.06.2002          | Guadalupe                          | Desconocido                        | Desconocido       | Desconocido   | Desconocida         | Desconocida   | 0   | 2003  |
| Siniestro en el Reino Unido        | 29.09.2002          | Reino Unido                        | Desconocido                        | Desconocido       | Desconocido   | Desconocida         | Desconocida   | £5 400  | 2003  |
| <i>Prestige</i>                    | 13.11.2002          | España                             | Bahamas                            | 42 820            | €22 777 986   | Ruptura             | 63 200  | €119,9 millones                                       | 2012  |
| <i>Spabunker IV</i>                | 21.01.2003          | España                             | España                             | 647               | 3 millones DEG  | Hundimiento         | Desconocida   | 0   | 2003  |
| Siniestro en Bahrein               | 15.03.2003          | Bahrein                            | Desconocido                        | Desconocido       | Desconocido   | Desconocida         | Desconocida   | US\$ 1 231 000  | 2006  |
| <i>Buyang</i>                      | 22.04.2003          | Geoje (República de Corea)         | República de Corea                 | 187               | 3 millones DEG  | Encalladura         | 35-40   | 0   | 2004  |
| <i>Hana</i>                        | 13.05.2003          | Busán (República de Corea)         | República de Corea                 | 196               | 3 millones DEG  | Abordaje            | 34  | 0   | 2004  |

\*Todos los informes anuales y los informes sobre siniestros hasta el año 1978 están disponibles en [www.iopcfunds.org/publications](http://www.iopcfunds.org/publications).

| Buque  | Fecha del siniestro | Lugar del siniestro                                       | Estado de abanderamiento del buque | Arqueo bruto (AB)                             | Límite de responsabilidad del propietario del buque en virtud del CRC | Causa del siniestro            | Cantidad estimada de hidrocarburos derramados (toneladas) | Indemnización pagada por el Fondo de 1992 al 31.10.12 | Último año en el que se publicó en el Informe anual/sobre siniestros* |
|--|---------------------|---|------------------------------------|---|---|--------------------------------|---|---|---|
| <i>Victoriya</i>                                   | 30.08.2003          | Syzran (Federación de Rusia)                              | Federación de Rusia                | 2 003   | 3 millones DEG  | Incendio                       | Desconocida   | 0   | 2004  |
| <i>Duck Yang</i>                                   | 12.09.2003          | Busán (República de Corea)                                | República de Corea                 | 149   | 3 millones DEG  | Hundimiento                    | 300   | 0   | 2004  |
| <i>Kyung Won</i>                                   | 12.09.2003          | Namhae (República de Corea)                               | República de Corea                 | 144   | 3 millones DEG  | Encalladura                    | 100   | KRW 3 328 000 000                                     | 2004  |
| <i>Jeong Yang</i>                                  | 23.12.2003          | Yeosu (República de Corea)                                | República de Corea                 | 4 061   | 4 510 000 DEG   | Abordaje                       | 700   | 0   | 2004  |
| <i>N°11 Hae Woon</i>                               | 22.07.2004          | Geoje (República de Corea)                                | República de Corea                 | 110   | 4 510 000 DEG   | Abordaje                       | 12  | 0   | 2004  |
| <i>N°7 Kwang Min</i>                               | 24.11.2005          | Busán (República de Corea)                                | República de Corea                 | 161   | 4 510 000 DEG   | Abordaje                       | 37  | KRW 2 032 100 000                                     | 2010  |
| <i>Solar I</i>                                     | 11.08.2006          | Estrecho de Guimaras (Filipinas)                          | Filipinas                          | 998   | 4 510 000 DEG   | Hundimiento                    | 2 100   | PHP 986 646 031                                       | 2012  |
| <i>Shosei Maru</i>                                 | 28.11.2006          | Mar Interior de Seto (Japón)                              | Japón                              | 153   | 4 510 000 DEG   | Abordaje                       | 60  | ¥899 693 953  | 2009  |
| <i>Volgoneft 139</i>                               | 11.11.2007          | Estrecho de Kerch, entre la Federación de Rusia y Ucrania | Federación de Rusia                | 3 463   | 4 510 000 DEG   | Ruptura                        | 1 200-2 000   | 0   | 2012  |
| <i>Hebei Spirit</i>                                | 07.12.2007          | A la altura de Taean (República de Corea)                 | China                              | 146 848                                       | KRW 186 800 millones  | Abordaje                       | 10 900  | 0   | 2012  |
| Siniestro en Argentina ( <i>Presidente Illia</i> ) | 26.12.2007          | Caleta Córdova (Argentina)                                | Argentina                          | 35 995  | 24 067 845 DEG  | Desconocida                    | 50-200  | 0   | 2012  |
| <i>King Darwin</i>                                 | 27.09.2008          | Puerto de Dalhousie, Nueva Brunswick (Canadá)             | Canadá                             | 42 010  | 27 863 310 DEG  | Descarga                       | 64  | 0   | 2012  |
| <i>JS Amazing</i>                                  | 06.06.2009          | Ijala, río Warri, Estado del Delta (Nigeria)              | Nigeria                            | 3 384   | 4 510 000 DEG   | Desconocida                    | Desconocida   | 0   | 2012  |
| <i>Redfferm</i>                                    | 30.03.2009          | Isla Tin Can, Lagos (Nigeria)                             | Nigeria                            | Desconocido, pero se estimó en menos de 5 000 | 4 510 000 DEG (estimado)  | Hundimiento de la gabarra      | Desconocida   | 0   | 2012  |
| <i>Alfa I</i>                                      | 05.03.2012          | Bahía de Elefsis, El Pireo (Grecia)                       | Grecia                             | 1 648   | 4 510 000 DEG   | Choque con un objeto sumergido | Desconocida   | 0   | 2012  |

\*Todos los informes anuales y los informes sobre siniestros hasta el año 1978 están disponibles en [www.iopcfunds.org/publications](http://www.iopcfunds.org/publications).

# Vistabella

|                                      |   |
|--------------------------------------|---|
| Fecha del siniestro                  | 7 de marzo de 1991  |
| Lugar del siniestro                  | Saint Barthélemy, Guadalupe (Francia)                         |
| Causa del siniestro                  | Hundimiento   |
| Cantidad de hidrocarburos derramados | Se desconoce  |
| Zona afectada                        | Guadalupe (Francia) e Islas Vírgenes Británicas (Reino Unido) |
| Estado de abanderamiento del buque   | Trinidad y Tabago   |
| Arqueo bruto                         | 1 090 TRB   |
| Aseguradora P & I                    | Maritime General Insurance Company Limited                    |
| Límite del CRC                       | €359 000 (£288 516)   |
| Límite del CRC y del Fondo           | 60 millones DEG (£57 millones)                                |
| Indemnización pagada                 | €1,3 millones (£1 millón) (pagados por el Fondo de 1971)      |

La conversión a libras esterlinas se ha efectuado sobre la base del tipo de cambio vigente al 3 de octubre de 2012.



Datos relativos al mapa ©2011 Europa Technologies, Google, LeadDog Consulting

## Siniestro

Cuando era remolcada, la gabarra de navegación marítima *Vistabella* (1 090 AB), matriculada en Trinidad y Tabago, se hundió a una profundidad superior a 600 metros, 15 millas al sudeste de Nevis. A consecuencia del siniestro se derramó una cantidad desconocida de carga de fueloil pesado y también se desconoce la cantidad que quedó en la gabarra. Los fuertes vientos y corrientes provocaron la diseminación de los hidrocarburos y, como consecuencia, varios puntos del Caribe quedaron afectados, entre ellos Guadalupe (Francia) y las Islas Vírgenes Británicas (Reino Unido).

## Aplicabilidad de los Convenios

En el momento del siniestro, Francia y el Reino Unido eran Partes tanto en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 (CRC de 1969) como en el Convenio del Fondo de 1971 y habían ampliado la aplicación de los mismos con objeto de incluir las islas afectadas. La *Vistabella* no estaba registrada en ningún P&I Club, pero estaba amparada por un seguro de responsabilidad ante terceros con una sociedad aseguradora de Trinidad. La aseguradora argumentó que el seguro no cubría este siniestro. La cuantía de limitación aplicable al buque se estimó en FFr2 354 000, o €359 000. No se estableció ningún fondo de limitación. Se consideró poco probable que el propietario del buque pudiera cumplir sus obligaciones en virtud del CRC de 1969 sin la cobertura efectiva de un seguro. El propietario del buque y su aseguradora no respondieron a las invitaciones para cooperar en el proceso de liquidación de las reclamaciones.

## Reclamaciones de indemnización

El Fondo de 1971 pagó una indemnización que ascendía a FFr8,2 millones, o €1,3 millones, al Gobierno francés con respecto a operaciones de limpieza. Se abonó una indemnización a demandantes privados de las Islas Vírgenes Británicas y al Gobierno del Reino Unido por un total de £14 250.

## Cuestiones jurídicas

### Procedimientos judiciales en Guadalupe

El Gobierno francés entabló una acción judicial contra el propietario de la *Vistabella* y su aseguradora en el Tribunal de Primera Instancia de Basse-Terre (Guadalupe) para reclamar indemnización por operaciones de limpieza llevadas a cabo por la Armada francesa. El Fondo de 1971 intervino en los procedimientos y adquirió por subrogación la reclamación del Gobierno francés. El Gobierno francés se retiró posteriormente de los procedimientos.

En una sentencia dictada en 1996, el Tribunal de Primera Instancia aceptó que, en virtud de la subrogación, el Fondo de 1971 tenía derecho de interponer una acción contra el propietario del buque y derecho de interponer una acción directa contra la aseguradora del propietario y adjudicó al Fondo el derecho de recuperar la cuantía total que había pagado por daños causados en los territorios franceses. La aseguradora apeló contra la sentencia.

El Tribunal de Apelación dictó su sentencia en marzo de 2008. El Tribunal sostuvo que el CRC de 1969 era de aplicación al siniestro y a la acción directa del Fondo de 1971 contra la aseguradora, aunque en este caso concreto el propietario del buque no estaba obligado a proveerse de un seguro, puesto que el buque transportaba menos de 2 000 toneladas de hidrocarburos a granel como carga. Se remitió el caso de vuelta al Tribunal de Primera Instancia.

En una sentencia dictada en marzo de 2000, el Tribunal de Primera Instancia ordenó a la aseguradora pagar FFr8,2 millones, o €1,3 millones, al Fondo de 1971 más intereses. La aseguradora apeló contra la sentencia.

En febrero de 2004, el Tribunal de Apelación dictó su sentencia, en la que confirmaba la sentencia del Tribunal de Primera Instancia de marzo de 2000. La aseguradora no ha apelado ante el Tribunal de Casación.

### Procedimientos judiciales en Trinidad y Tabago

En 2006, el Fondo de 1971, en consulta con sus abogados de Trinidad y Tabago, comenzó un procedimiento sumario contra la aseguradora en Trinidad y Tabago, para ejecutar la sentencia del Tribunal de Apelación de Guadalupe.

El Fondo de 1971 presentó una solicitud de ejecución sumaria de la sentencia en el Tribunal Superior de Trinidad y Tabago. La aseguradora presentó alegatos de defensa a la demanda en disconformidad con la ejecución de la sentencia aduciendo que fue dictada en aplicación del CRC de 1969, en el que Trinidad y Tabago no era Parte.

El Fondo de 1971 presentó una respuesta en la que argumentaba que no solicitaba que el Tribunal aplicase el CRC de 1969, sino que estaba tratando de que se ejecutara una sentencia extranjera en el marco del derecho común.

En marzo de 2008, el Tribunal dictó una sentencia a favor del Fondo de 1971. La aseguradora apeló contra dicha sentencia ante el Tribunal de Apelación de Trinidad y Tabago, argumentando que la ejecución de sentencias extranjeras era contraria al orden público, puesto que la legislación francesa aplicable se contradecía con la legislación de Trinidad y Tabago por cuatro razones, a saber:

- permitía una acción directa contra la aseguradora y la privaba de los recursos de defensa que, de ordinario, tendría a su disposición conforme al contrato de seguro con el asegurado;
- imponía responsabilidad objetiva a la aseguradora sin la posibilidad de una defensa eficaz;
- invalidaba la limitación contractual de responsabilidad de TT\$3 000 000 (€380 000) expresada en el contrato de seguro con el asegurado; y
- la aplicación de la legislación francesa infringía la elección legislativa de legislación y jurisdicción estipulada en la Ley de seguros de Trinidad y Tabago y, por tanto, violaba el orden público determinado por el Parlamento.

En una sentencia dictada en julio de 2012, el Tribunal de Apelación desestimó las tres primeras razones de la apelación pero halló que la cuarta requería ulterior consideración. Habida cuenta de que la Ley de seguros de Trinidad y Tabago estipulaba: ‘Toda norma promulgada en Trinidad y Tabago a través de una persona o un cargo en Trinidad y Tabago se registrará, independientemente de cualquier acuerdo que se haya concertado en sentido contrario, por la legislación de Trinidad y Tabago y estará supeditada a la jurisdicción de los tribunales de Trinidad y Tabago’, el juez halló que este era un ejemplo de una ley parlamentaria fundamental que estipulaba una norma obligatoria en cuanto al derecho aplicable de la póliza o contrato de seguro y la jurisdicción pertinente y que debía considerarse que enunciaba o cristalizaba una norma de orden público.

Tras observar además que las compañías de seguros cumplen una importante función en los sistemas financieros y económicos nacionales, el juez manifestó que el Estado tiene un interés >

evidente en proteger y regular esos sistemas y que la Ley de seguros de Trinidad y Tabago fue concebida para servir a ese interés. Por consiguiente, el juez halló que era contrario al orden público aplicar a una póliza de seguro extendida en Trinidad y Tabago o a través de una persona o un cargo en Trinidad y Tabago, una legislación que no sea la de Trinidad y Tabago.

El Fondo de 1971 había argumentado que no era suficiente basarse en una disposición estatutaria para afirmar que las sentencias extranjeras eran contrarias al orden público, cuando una acción directa de una parte lesionada contra una aseguradora era un concepto reconocido en la legislación nacional de Trinidad y Tabago. Además, el Fondo de 1971 había argumentado que Trinidad y Tabago se había adherido a los Protocolos de 1992 relativos al CRC de 1969 y al Convenio del Fondo de 1971, que reflejaban un amplio consenso internacional sobre la manera apropiada de responder a los problemas de los derrames de hidrocarburos que, al adherirse a los Convenios, Trinidad y Tabago había elegido apoyar.

Tras observar que era cierto que se podía hallar un ejemplo en la legislación nacional de Trinidad y Tabago que preveía una acción directa contra la aseguradora y que limitaba las defensas contractuales que esta podía hacer valer, el juez concluyó, no obstante, que ejecutar una sentencia de conformidad con la legislación francesa en la que los tribunales franceses habían asumido jurisdicción y aplicado la legislación francesa sería contrario a la norma de orden público que recoge la Ley de seguros de Trinidad y Tabago.

Además, el juez tomó nota de que la adhesión a los Protocolos de 1992 relativos a los Convenios se había formalizado varios años después de ser extendida la póliza de seguros en este siniestro y del hundimiento de la *Vistabella*, que había dado pie a la reclamación contra la aseguradora. Es más, el juez tomó nota de que los Convenios no se habían promulgado en la legislación nacional y, por consiguiente, la norma estipulada por la Ley de seguros de Trinidad y Tabago seguía invariable.

Por tanto, en estas circunstancias, el juez rehusó la ejecución de la sentencia del Tribunal de Apelación de Guadalupe. En su sentencia el Tribunal argumentó que la Ley de seguros de Trinidad y Tabago establecía una norma de orden público que preveía que un contrato de seguro extendido en aquella jurisdicción debía regirse por el derecho de Trinidad y Tabago y estar supeditado a la jurisdicción de los tribunales de Trinidad y Tabago. El Tribunal, por lo tanto, concluyó que ejecutar una sentencia de conformidad con la legislación francesa en la que los tribunales franceses habían asumido jurisdicción y aplicado la legislación francesa sería contrario al orden público.

El Fondo de 1971 ha recibido autorización para recurrir la sentencia ante el Consejo Privado y, junto con sus abogados de Trinidad y Tabago y el Reino Unido, está examinando la procedencia de tal recurso.

## Aegean Sea

|   |  |
|---|--|
| Fecha del siniestro                               | 3 de diciembre de 1992   |
| Lugar del siniestro                               | La Coruña (España)   |
| Causa del siniestro                               | Encalladura  |
| Cantidad de hidrocarburos derramados (aproximada) | 73 500 toneladas de petróleo crudo   |
| Zona afectada                                     | Costa noroeste de España   |
| Estado de abanderamiento del buque                | Grecia   |
| Arqueo bruto                                      | 57 801 TRB   |
| Aseguradora P&I                                   | United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Limited (UK Club)                  |
| Límite del CRC                                    | €6,7 millones (£5,4 millones)  |
| Límite del CRC y del Fondo                        | €57,2 millones (£46 millones)  |
| Indemnización pagada                              | Se han pagado al Gobierno español €38 386 172, correspondientes a 6 386 921 613 pts. (£33 180 891) |

La conversión a libras esterlinas se ha efectuado sobre la base del tipo de cambio vigente al 3 de octubre de 2012.



Datos relativos al mapa ©2012 Google, Tele Atlas

### Siniestro

El *Aegean Sea* (57 801 AB) embarrancó al acercarse al puerto de La Coruña, en el noreste de España, durante un temporal. El buque, que transportaba aproximadamente 80 000 toneladas de petróleo crudo, se partió en dos y ardió violentamente durante unas 24 horas. La sección de proa se hundió a unos 50 metros de la costa. La sección de popa permaneció en gran parte intacta.

### Repercusiones ambientales

Se desconoce la cantidad de hidrocarburos derramados puesto que la mayor parte de la carga se dispersó en el mar o se quemó en el incendio que se produjo a bordo del buque, pero se estimó en unas 73 500 toneladas. Varios tramos de costa al este y noreste de La Coruña, así como la abrigada ría de Ferrol, resultaron contaminados.

### Operaciones de lucha contra el derrame

El petróleo que quedaba en la sección de popa del *Aegean Sea* fue extraído por salvadores que trabajaban desde la orilla. Se efectuaron importantes operaciones de limpieza en el mar y en tierra.

### Aplicabilidad de los Convenios

La cuantía máxima de indemnización pagadera respecto del siniestro del *Aegean Sea* en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 (CRC de 1969) y el Convenio del Fondo de 1971 es de 60 millones DEG. Al convertirse en pesetas utilizando el tipo aplicado para la conversión de la cuantía de limitación del propietario del buque, la cuantía máxima de indemnización pagadera es de 9 513 473 400 pts., o €57,2 millones.

## Reclamaciones de indemnización

Se presentaron reclamaciones por un total de 48 187 millones de pts., o €289,6 millones, ante los juzgados de lo penal y lo civil. Un gran número de reclamaciones fueron objeto de transacciones extrajudiciales pero muchos demandantes dieron curso a sus reclamaciones ante los tribunales.

## Cuestiones jurídicas Acuerdo global

En junio de 2001, el Consejo Administrativo del Fondo de 1971 autorizó al Director, en nombre del Fondo de 1971, a concertar con el Estado español, el propietario del buque y el UK Club un acuerdo relativo a una solución global de todas las cuestiones pendientes en el caso del *Aegean Sea*.

El 30 de octubre de 2002, se concertó un acuerdo entre el Gobierno español, el Fondo de 1971, el propietario del buque y el UK Club, por el cual la cuantía total adeudada a las víctimas por el propietario del *Aegean Sea*, el UK Club y el Fondo de 1971, como resultado de la distribución de responsabilidades determinada por el Tribunal de Apelación de La Coruña, ascendía a 9 000 millones de pts., o €54 millones. Como consecuencia de dicho acuerdo, el Estado español se comprometió a indemnizar a todas las víctimas que pudieran obtener una sentencia definitiva de un tribunal español a su favor en la que se condenase al propietario del buque, al UK Club o al Fondo de 1971 a pagar indemnización a causa del siniestro. A su vez, el Fondo de 1971 también se comprometió a notificar al Estado español cualesquiera procedimientos en los que el Estado español no fuera parte y a no aceptar las reclamaciones presentadas en los procedimientos.

Conforme al acuerdo, el 1 de noviembre de 2002 el Fondo de 1971 pagó €38 386 172, correspondientes a 6 386 921 613 pts., al Gobierno español.

## Sentencias judiciales

En una sentencia dictada en 1997, el Tribunal Penal de Apelación de La Coruña estimó que el capitán del *Aegean Sea* y el práctico eran directamente responsables del siniestro y que eran responsables, con carácter solidario y mancomunado, a partes iguales, de indemnizar a las víctimas del siniestro. Se estimó también que el UK Club y

el Fondo de 1971 eran directamente responsables de los daños que se derivaron del siniestro y que dicha responsabilidad tenía carácter solidario y mancomunado. Además, los tribunales dictaminaron que el propietario del *Aegean Sea* y el Estado español eran responsables subsidiariamente.

Una reclamación del propietario de un estanque piscícola, por un total de €799 921, sigue pendiente en los procedimientos civiles. El Juzgado de Primera Instancia dictó sentencia en diciembre de 2005 y ordenó al Gobierno español y al Fondo de 1971 pagar €363 746 al demandante. El Gobierno español y el Fondo de 1971 apelaron contra la sentencia. El Tribunal de Apelación devolvió el expediente al Juzgado de Primera Instancia y ordenó que se empezase de nuevo el procedimiento, también contra el práctico, a fin de corregir un error cometido por el Juzgado de Primera Instancia.

El Juzgado de Primera Instancia dio tiempo al demandante para dar curso a su reclamación contra el práctico, tal y como había decidido el Tribunal de Apelación. Sin embargo, el demandante decidió no continuar la reclamación contra el práctico. El Estado español planteó una defensa técnica llamada “falta de *litis consortium*”, es decir que, dado que el práctico no figuraba como parte demandada en los procedimientos, no podía aplicarse al Estado la responsabilidad por hecho ajeno. Por lo tanto, el Juzgado de Primera Instancia ordenó que continuasen los procedimientos solamente contra el Fondo de 1971.

En una sentencia dictada en julio de 2012, el Juzgado de Primera Instancia decidió adjudicar al demandante la suma adjudicada en su anterior decisión de 2005, es decir €363 746, pero como el demandante no había incluido al práctico/Gobierno español en los procedimientos, el Fondo de 1971 solo sería responsable respecto del 50 % de la suma adjudicada, es decir €181 873.

Conforme al acuerdo con el Gobierno español, el Fondo de 1971 notificó al Gobierno español la sentencia antedicha y apelará contra la misma. El Director continúa manteniendo conversaciones con el Gobierno español para encontrar posibles soluciones.

El Estado español, conforme al acuerdo con el Fondo de 1971, pagará toda cuantía adjudicada por los tribunales.

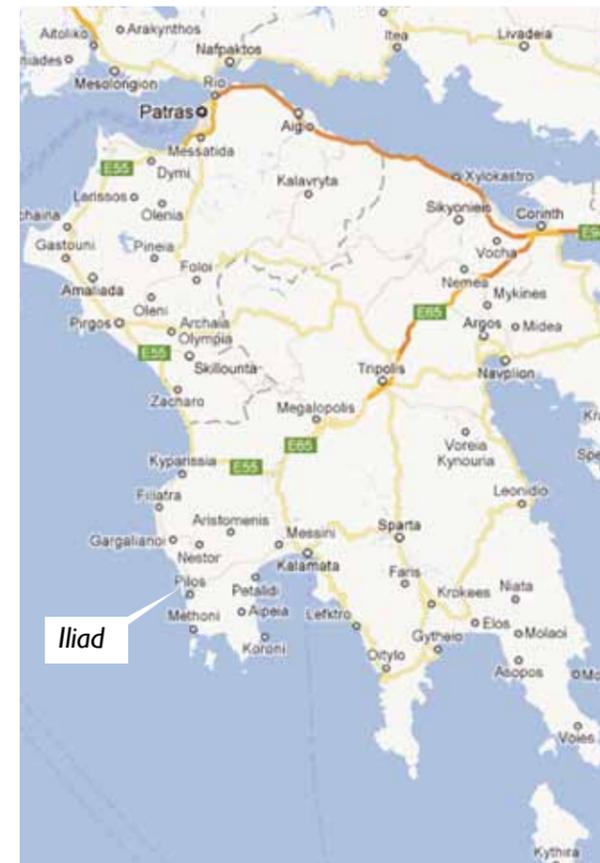
*Miembros del cuerpo de bomberos intentan controlar la mancha de hidrocarburos en llamas producida a raíz del siniestro del Aegean Sea para evitar que el fuego se propague a tierra firme.*



# Iliad

|   |   |
|---|---|
| Fecha del siniestro                               | 9 de octubre de 1993  |
| Lugar del siniestro                               | Pilos (Grecia)  |
| Causa del siniestro                               | Encalladura   |
| Cantidad de hidrocarburos derramados (aproximada) | 287 toneladas de petróleo crudo ligero procedente de Siria.   |
| Zona afectada                                     | Isla de Sfaktiria y proximidades  |
| Estado de abanderamiento del buque                | Grecia  |
| Arqueo bruto                                      | 33 837 TRB  |
| Aseguradora P&I                                   | Newcastle P&I Club, fusionado ahora con el North of England Protection and Indemnity Association Limited. |
| Límite del CRC                                    | 4,323,912 DEG <sup>&lt;sup&gt;16&lt;/sup&gt; o €4 391 880 (£3,5 millones)</sup>                           |
| Límite del CRC y del Fondo                        | 60 millones DEG (£57 millones)  |
| Indemnización pagada                              | Ninguna   |

La conversión a libras esterlinas se ha efectuado sobre la base del tipo de cambio vigente al 3 de octubre de 2012.



Datos relativos al mapa ©2011 Basarsoft, Google, Tele Atlas

## Siniestro

El buque tanque griego *Iliad* (33 837 AB) encalló entre escollos cerca de la isla de Sfaktiria tras zarpar del puerto de Pilos (Grecia), lo que provocó el derrame de unas 287 toneladas de petróleo crudo ligero procedente de Siria.

## Operaciones de lucha contra el derrame

Se activó el plan nacional griego para contingencias y el derrame se limpió con relativa rapidez.

## Aplicabilidad de los Convenios

En el momento del siniestro, Grecia era Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 (CRC de 1969) y el Convenio del Fondo de 1971.

El *Iliad* estaba asegurado con el Newcastle P&I Club, que ahora está fusionado con el North of England P&I Club.

## Reclamaciones de indemnización

Las reclamaciones por los costos ocasionados respecto de las medidas preventivas y de limpieza presentadas por el Ministerio de la Marina Mercante, un contratista de limpieza y el propietario del buque, fueron acordadas y abonadas por la aseguradora del propietario del buque, por un total de €1 105 344.

La mayoría de los demandantes cuyas reclamaciones siguen pendientes no demostraron haber sufrido daños debidos a la contaminación derivada del siniestro.

<sup><sup>16</sup></sup>

La cuantía del fondo de limitación se calculó a partir de un arqueo de 35 210, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 10 del artículo V del CRC de 1969.

| Reclamaciones presentadas en el Tribunal de Limitación   | Cuantía reclamada (€) | Cuantía evaluada por el liquidador designado por el Tribunal (€) | Cuantía pagada por la aseguradora del propietario del buque (€) |
|--|-----------------------|--|---|
| Reclamaciones de limpieza (acordadas)  | 1 105 502             | 1 105 344  | 1 105 344   |
| Otras reclamaciones (pendientes) – con objeciones al informe del liquidador formuladas por los reclamantes | 8 739 527             | 1 030 541  | -   |
| Otras reclamaciones (pendientes) – sin objeciones al informe del liquidador formuladas por los reclamantes | 979 162               | 81 870   | -   |
| <b>Total</b>   | <b>€10 824 191</b>    | <b>€2 217 755</b>  | <b>€1 105 344</b>   |

En el cuadro *supra* se resume la situación con respecto a las reclamaciones.

### Cuestiones jurídicas Procedimientos de limitación

En marzo de 1994, la aseguradora de la responsabilidad del propietario del buque estableció un fondo de limitación que ascendía a Drs 1 496 533 000 o €4 391 880 en el Tribunal de Nafplion mediante el depósito de una garantía bancaria.

El Tribunal decidió que las reclamaciones deberían presentarse a más tardar el 20 de enero de 1995. Llegada esa fecha, se habían presentado 527 reclamaciones en los procedimientos de limitación, por un total de €10,8 millones.

### Informe del liquidador

En marzo de 1994, el Tribunal designó un liquidador para examinar las reclamaciones en los procedimientos de limitación. En marzo de 2006, el liquidador presentó ante el Tribunal su informe, en el que había evaluado las 527 reclamaciones en €2 217 755,34.

El liquidador designado por el Tribunal aceptó en su totalidad una reclamación subrogada de la aseguradora del propietario del buque por €1,1 millones respecto de los montos que había pagado por reclamaciones relacionadas con la limpieza (véase la sección sobre las reclamaciones de indemnización).

La reclamación más cuantiosa es la de una piscifactoría, por un total de €3 millones. Sin embargo, el liquidador designado por el Tribunal evaluó la reclamación en €296 000.

### Objeciones al informe del liquidador

Cuatrocientos cuarenta y seis demandantes, incluidos el propietario del buque y su aseguradora y el propietario de la piscifactoría antedicha, formularon objeciones al informe y a las cuantías evaluadas.

El Fondo de 1971 también presentó alegatos al Tribunal con respecto a los criterios para la admisibilidad de reclamaciones de indemnización en virtud del CRC de 1969 y el Convenio del Fondo de 1971. En sus alegatos, el Fondo argumentó que habían prescrito todas las reclamaciones respecto del Fondo de 1971, excepto las presentadas por el propietario del buque, su aseguradora y el propietario de la piscifactoría.

El propietario del buque y su aseguradora habían entablado una acción judicial contra el Fondo de 1971 a fin de impedir que prescribieran sus derechos al reembolso por parte del Fondo de todo pago por concepto de indemnización superior a la cuantía de limitación del propietario del buque, y sus derechos a la compensación en virtud de lo dispuesto en el artículo 5.1 del Convenio del Fondo de 1971. La audiencia de dichos procedimientos está prevista para diciembre de 2014.

El propietario de la piscifactoría había inicialmente interrumpido el plazo de la prescripción al entablar una acción jurídica contra el Fondo de 1971. Sin embargo, dicha acción se ha abandonado y el demandante ha decidido continuar su acción exclusivamente contra el propietario y su aseguradora en los procedimientos de limitación. En consecuencia, puede considerarse que esta reclamación ya ha prescrito respecto del Fondo de 1971.

### Cuestiones jurisdiccionales

En octubre de 2007, el Tribunal de Nafplion decidió que no tenía jurisdicción respecto de los procedimientos y remitió el caso al Tribunal de Kalamata, por ser el tribunal más próximo a la zona donde tuvo lugar el siniestro. Varios demandantes apelaron contra dicha decisión. El Fondo de 1971, siguiendo el asesoramiento recibido de su abogado griego, se unió a la apelación.

En abril de 2010, el Tribunal de Kalamata decidió que el Tribunal de Nafplion tenía jurisdicción respecto de los procedimientos de limitación y que, por lo tanto, dichos procedimientos deberían ser remitidos de nuevo a ese Tribunal.

### Novedades recientes

A pesar de la petición del Fondo al liquidador en julio de 2010 de acelerar la audiencia de esos procedimientos, no ha habido novedades en ese sentido. El propietario del buque y su aseguradora han formulado objeciones en los procedimientos de limitación contra las reclamaciones presentadas por los demandantes. Está previsto que las objeciones se vean en una audiencia ante el Tribunal de Nafplion en noviembre de 2013. En consecuencia, el Club y el propietario del buque han activado los procedimientos de limitación y, por lo tanto, obligarán a los demandantes a comparecer si no quieren arriesgarse a que el Tribunal desestime sus reclamaciones.

### Consideraciones

En opinión del Director, todas las reclamaciones presentadas en los procedimientos de limitación contra el Fondo de 1971 han prescrito, excepto la reclamación del propietario del buque y su aseguradora respecto del reembolso de todo pago en concepto de indemnización superior a la cuantía de limitación del propietario del buque y de la compensación en virtud de lo dispuesto en el artículo 5.1 del Convenio del Fondo de 1971.

Teniendo en cuenta la cuantía total reclamada aprobada por el liquidador (€2 217 755,34) y el interés aplicable, parece poco probable que la cuantía final adjudicada exceda la cuantía de limitación de €4,4 millones. Es más, puede que el Tribunal considere prescritas todas las reclamaciones excepto la del propietario del buque y su aseguradora. No obstante, si bien la probabilidad de que el Fondo de 1971 tenga que pagar indemnización parece ser mínima, 446 demandantes han formulado objeciones contra el informe del liquidador y la cuantía total de las reclamaciones aún ha de ser evaluada por el Tribunal. Por lo tanto, el Fondo de 1971 continuará con el seguimiento de los procedimientos judiciales.

*Operaciones de limpieza del litoral tras el siniestro del Iliad.*



# Nissos Amorgos

|                                      |  |
|--------------------------------------|--|
| Fecha del siniestro                  | 28 de febrero de 1997  |
| Lugar del siniestro                  | Maracaibo (República Bolivariana de Venezuela)   |
| Causa del siniestro                  | Encalladura  |
| Cantidad de hidrocarburos derramados | 3 600 toneladas de petróleo crudo  |
| Estado de abanderamiento del buque   | Grecia   |
| Arqueo bruto                         | 50 563 TRB   |
| Asegurador P&I                       | Assuranceföreningen Gard (Gard Club)   |
| Límite CRC                           | 5 244 492 DEG (Bs3 473 millones o BsF 3,5 millones) <sup>&lt;17&gt;</sup> <18>   |
| Límite CRC y del Fondo               | 60 millones DEG (Bs39 738 millones o US\$83 221 800)   |
| Indemnización                        | Se han acordado reclamaciones por un valor de Bs288 476 394 (£42 000) y US\$24 397 612 (£15 millones). Se han liquidado todas las reclamaciones acordadas.   |
| Procedimientos judiciales            | Quedan en el tribunal las siguientes tres reclamaciones:<br>Dos reclamaciones de la República Bolivariana de Venezuela por Bs29 220 619 740 (BsF 29 220 620 o US\$60 250 396) cada una. Estas reclamaciones están duplicadas y han caducado.<br>Una reclamación presentada por tres empresas dedicadas a la elaboración de pescado por US\$30 000 000. |

La conversión a libras esterlinas se ha efectuado sobre la base del tipo de cambio vigente al 3 de octubre de 2012.



Datos relativos al mapa ©2012 Europa Technologies, Google, INEGI, LeadDog Consulting, MapLink

## Siniestro

El buque tanque griego *Nissos Amorgos* (50 563 TRB), que transportaba aproximadamente 75 000 toneladas de petróleo crudo venezolano, embarrancó al pasar por el Canal de Maracaibo en el Golfo de Venezuela, el 28 de febrero de 1997. Las autoridades venezolanas han sostenido que la encalladura ocurrió realmente fuera del propio Canal. Se derramó una cantidad estimada en 3 600 toneladas de petróleo crudo. El siniestro dio lugar a procesos judiciales en un Tribunal de lo Penal en Cabimas, Tribunales de lo Civil en Caracas y Maracaibo, el Tribunal de Apelación de lo Penal de Maracaibo y el Tribunal Supremo.

## Aplicabilidad de los Convenios

En el momento del siniestro, la República Bolivariana de Venezuela era Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 (CRC de 1969) y del Convenio del Fondo de 1971. En junio de 1997, el Tribunal de lo Penal de Cabimas dictaminó que la responsabilidad del propietario del buque se limitaba a

<sup><17></sup> En enero de 2008, el bolívar fuerte (BsF) reemplazó al bolívar (Bs) al tipo de cambio de 1 BsF = 1000 Bs. Hasta diciembre de 2011 la República Bolivariana de Venezuela empleó el término bolívar fuerte (BsF) para distinguir la nueva moneda de la antigua o bolívar (Bs). No obstante, dado que la antigua moneda se retiró de la circulación en enero de 2012, el Banco Central de Venezuela decidió que el empleo del término 'fuerte' ya no era necesario. Por consiguiente, el nombre actual de la moneda venezolana es bolívar (Bs). Para evitar cualquier confusión, continuaremos empleando el término bolívar fuerte (BsF) para distinguir la moneda actual venezolana (desde 2008) de la moneda anterior (antes de 2008).

<sup><18></sup> La decisión sobre el fondo de limitación adoptada por el Tribunal de lo Penal de Cabimas en 1997 fue revocada por el Tribunal de lo Penal de Maracaibo en febrero de 2010 y el Tribunal de Apelación de Maracaibo confirmó dicha revocación en marzo de 2011.

| Demandante   | Categoría de la reclamación      | Cuantías acordadas y pagadas (Bs) | Cuantías acordadas y pagadas (US\$)   |
|--|----------------------------------|-----------------------------------|---------------------------------------|
| Petróleos de Venezuela S.A. (PDVSA)  | Limpieza                         |                                   | 8 364 223                             |
| Instituto para el Control y la Conservación de la Cuenca del Lago de Maracaibo (ICLAM) | Medidas preventivas              | 70 675 468                        |                                       |
| Pescadores y empresas dedicadas a la elaboración de camarones                          | Lucro cesante                    |                                   | 16 033 389                            |
| Otros demandantes  | Daños materiales y lucro cesante | 217 800 926                       |                                       |
| <b>Total</b>   |                                  | <b>Bs 288 476 394 (£42 000)</b>   | <b>US\$ 24 397 612 (£15 millones)</b> |

Bs3 473 millones y que el límite de responsabilidad del Fondo de 1971 era de 60 millones DEG (Bs39 738 millones o US\$83 millones). El propietario del buque entregó al Tribunal una garantía bancaria por la suma de Bs3 473 millones. En 1997, el Tribunal aceptó que la garantía establecía un fondo de limitación con arreglo a lo dispuesto en el artículo V del CRC de 1969. Seguidamente el Tribunal de lo Penal de Primera Instancia de Maracaibo declaró nula esa decisión en una sentencia dictada en febrero de 2010. Posteriormente, en marzo de 2011, el Tribunal de Apelación de lo Penal de Maracaibo confirmó dicha sentencia.

## Reclamaciones de indemnización Reclamaciones acordadas y pagadas

En abril de 1997, el Gard Club y el Fondo de 1971 establecieron una oficina de reclamaciones en Maracaibo. Entre 1997 y 2002, la oficina recibió reclamaciones que se acordaron por un total de Bs288,5 millones más US\$ 24 397 612, y se pagaron esos montos a los demandantes.

En el cuadro *supra* se resumen las reclamaciones acordadas, que se han pagado en su totalidad:

| Demandante  | Categoría de la reclamación | Cuantía reclamada US\$            | Tribunal  | Postura del Fondo                   |
|---|-----------------------------|-----------------------------------|---|-------------------------------------|
| República Bolivariana de Venezuela                  | Daños al medio ambiente     | 60 250 396                        | Tribunal Supremo (Sala de Casación Penal)       | Caducado                            |
| República Bolivariana de Venezuela                  | Daños al medio ambiente     | 60 250 396                        | Tribunal Supremo (Sala Política administrativa) | Caducado                            |
| Tres empresas dedicadas a la elaboración de pescado | Lucro cesante               | 30 000 000                        | Tribunal Supremo (Sala Política administrativa) | No se ha demostrado ninguna pérdida |
| <b>Total</b>  |                             | <b>150 500 792 (£93 millones)</b> |   |                                     |

## Reclamaciones pendientes

En el cuadro de abajo se resumen las tres reclamaciones que están pendientes de indemnización por un total de US\$ 150,5 millones ante los tribunales de Venezuela.

En la sección dedicada a las cuestiones jurídicas se facilita información detallada sobre las tres reclamaciones pendientes.

## Cuestiones jurídicas

El siniestro del *Nissos Amorgos* dio lugar a procedimientos tanto penales como civiles. Los procedimientos penales se refieren no solo a la responsabilidad penal, sino también a la responsabilidad civil derivada de la acción penal. En el cuadro de la siguiente página, se presenta un resumen.

Los pormenores relativos a los procedimientos penales y civiles se exponen a continuación.

## Responsabilidad penal

Se incoaron procedimientos penales contra el capitán del *Nissos Amorgos*. En su alegato al Tribunal de lo Penal de Cabimas, el capitán sostuvo que los daños fueron causados en >

| Responsabilidad | Cuestiones/ demandantes  | Cuantía reclamada (US\$) | Partes demandadas  | Posición del Fondo de 1971   | Estado de los procedimientos  |
|-----------------|--|--------------------------|--|--|---|
| Penal           | Responsabilidad penal del capitán del <i>Nissos Amorgos</i>                        | -                        | El capitán del buque   | -  | El Tribunal de Apelación de lo Penal decidió que la acción penal contra el capitán había caducado.  |
| Civil           | Reclamación de la República Bolivariana de Venezuela en el proceso penal           | 60 millones              | El capitán, el propietario del buque y el Gard Club              | El Fondo de 1971 es un ter0 notificado y ha intervenido en los procedimientos. | La sentencia del Tribunal de Apelación de lo Penal aceptó la reclamación de la República Bolivariana de Venezuela en su totalidad. El Fondo ha recurrido al Tribunal Supremo (Sala Penal) |
|                 | Reclamación de la República Bolivariana de Venezuela en los procedimientos civiles | 60 millones              | El propietario del buque, el capitán y el Gard Club.             | El Fondo de 1971 no fue notificado de esta acción.                             | No ha habido novedades durante siete años.<br>Duplicación de la reclamación mencionada, sin retiro  |
|                 | Tres empresas de elaboración del pescado   | 30 millones              | El Fondo de 1971 y el Instituto Nacional de Canalizaciones (INC) | Demandado  | No ha habido novedades durante varios años.   |

gran parte por deficiencias en el canal de navegación del Lago de Maracaibo, lo que constituía negligencia imputable a la República Bolivariana de Venezuela.

En una sentencia dictada en mayo de 2000, el Tribunal de lo Penal desestimó los argumentos aducidos por el capitán y lo juzgó responsable de los daños surgidos a consecuencia del siniestro, sentenciándolo a un año y cuatro meses de prisión. El capitán apeló contra la sentencia ante el Tribunal de Apelación de lo Penal de Maracaibo.

En septiembre de 2000, el Tribunal de Apelación decidió no considerar la apelación sino ordenar al Tribunal de lo Penal de Cabimas que enviase el expediente al Tribunal Supremo, puesto que dicho tribunal estaba considerando una solicitud de ‘avocamiento’<sup>19</sup>.

En agosto de 2004, el Tribunal Supremo decidió remitir el expediente del proceso penal contra el capitán al Tribunal de lo Penal de Apelación de Maracaibo.

En una sentencia dictada en febrero de 2005, el Tribunal de lo Penal de Apelación halló que se había probado que el capitán había incurrido en responsabilidad penal debido a negligencia que causó los daños por contaminación al medio ambiente. El Tribunal decidió, sin embargo, que conforme al derecho procesal venezolano, como habían pasado más de cuatro años y medio desde la fecha del hecho penal, el proceso penal contra el capitán había caducado. En su sentencia, el Tribunal manifestó que esa decisión no prejuzgaba las responsabilidades civiles que pudieran derivarse del hecho penal abordado en la sentencia. En octubre de 2006, el Fiscal General solicitó al Tribunal Supremo (Sala

Constitucional) que revisase la sentencia del Tribunal de lo Penal de Apelación porque el tribunal no había decidido respecto a la reclamación de indemnización presentada por el Fiscal General en nombre de la República Bolivariana de Venezuela.

En una sentencia dictada en marzo de 2007, el Tribunal Supremo (Sala Constitucional) decidió anular la sentencia del Tribunal de Apelación y devolver el expediente penal al Tribunal de Apelación, donde una sala diferente dictaría una nueva sentencia. En su sentencia, el Tribunal Supremo falló que la sentencia del Tribunal de Apelación era inconstitucional, ya que no había decidido respecto a la reclamación de indemnización presentada por la República Bolivariana de Venezuela que se había presentado para obtener indemnización para el Estado venezolano por los daños causados.

Una sala diferente del Tribunal de lo Penal de Apelación dictó una nueva sentencia en febrero de 2008, confirmando que el proceso penal contra el capitán había caducado pero preservando la acción civil derivada del hecho penal.

Las novedades relativas a la acción civil en los procedimientos penales, presentada por la República de Venezuela, se detallan a continuación en el apartado sobre la responsabilidad civil.

### Responsabilidad Civil Reclamaciones de la República Bolivariana de Venezuela

La República Bolivariana de Venezuela presentó una reclamación por daños ambientales de US\$ 60 250 396 contra el capitán, el propietario del buque y el Gard Club en el Tribunal de lo Penal de Cabimas.

La reclamación se basaba en un informe, redactado por una universidad venezolana, sobre las consecuencias económicas de la contaminación en el que la cuantía de los daños se había calculado utilizando modelos teóricos. Se reclamaba indemnización por lo siguiente:

- daños a las comunidades de almejas que viven en la zona intermareal afectada por el derrame – US\$ 37 301 942;
- el coste de restablecer la calidad del agua en las proximidades de las costas afectadas – US\$ 5 000 000;

- el coste de sustituir la arena extraída de la playa durante las operaciones de limpieza – US\$ 1 000 000; y
- daños a la playa en un centro turístico – US\$ 16 948 454.

Se notificó la acción penal al Fondo de 1971 y se presentó alegatos en el proceso. El progreso de esta acción se detalla a continuación.

En marzo de 1999, el Fondo de 1971, el propietario del buque y el Gard Club presentaron ante el Tribunal un informe elaborado por sus expertos sobre los diversos conceptos de la reclamación de la República Bolivariana de Venezuela en el que se concluía que la reclamación carecía de fundamento.

A petición del propietario del buque, el Gard Club y el Fondo de 1971, el Tribunal de lo Penal nombró un grupo de tres expertos para asesorar al Tribunal sobre los fundamentos técnicos de la reclamación presentada por la República Bolivariana de Venezuela. En su informe, presentado en julio de 1999, el grupo estuvo de acuerdo unánimemente con los resultados de los expertos del Fondo de 1971 en el sentido de que la reclamación carecía de fundamento.

La República Bolivariana de Venezuela presentó también una reclamación contra el propietario del buque, el capitán del *Nissos Amorgos* y el Gard Club ante el Tribunal de lo Civil de Caracas por una cuantía estimada en US\$ 20 millones, posteriormente incrementada a US\$ 60 250 396. No se notificó al Fondo de 1971 de esta acción civil.

Las dos reclamaciones presentadas por la República Bolivariana de Venezuela constituían una duplicación, ya que se basaban en el mismo informe universitario y se referían a los mismos conceptos de daños. La Procuraduría General de la República admitió esa duplicación en una nota presentada a los abogados venezolanos del Fondo de 1971 en agosto de 2001.

En la 8ª sesión del Consejo Administrativo del Fondo de 1971, celebrada en junio de 2001, la delegación venezolana declaró que la República Bolivariana de Venezuela había decidido retirar la reclamación que había presentado en el Tribunal de lo Civil ➤

<sup>19</sup> En virtud de la legislación venezolana, en circunstancias excepcionales, el Tribunal Supremo puede asumir jurisdicción, ‘avocamiento’, y adoptar una decisión sobre el fondo de un caso. Tales circunstancias excepcionales, se definen como aquellas que afectan directamente al ‘interés público y orden social’ o donde sea necesario restablecer de nuevo el orden en el proceso judicial debido a la gran importancia del caso. Si se concede la solicitud de ‘avocamiento’, el Tribunal Supremo actuará en calidad de Tribunal de Primera Instancia y su sentencia será definitiva.

de Caracas y que el desistimiento tendría lugar tan pronto como el propietario del buque y su asegurador hubiesen firmado los documentos necesarios. Se manifestó que el desistimiento de la reclamación se había decidido con el fin de contribuir a la solución del caso del *Nissos Amorgos* y de asistir a las víctimas, especialmente los pescadores, que habían sufrido y aún estaban sufriendo las consecuencias económicas del siniestro. Esta reclamación no se había retirado.

*Consideraciones del Consejo Administrativo sobre las reclamaciones de la República Bolivariana de Venezuela*  
En julio de 2003, el Consejo Administrativo del Fondo de 1971 recordó la postura adoptada por los órganos rectores de los Fondos de 1971 y 1992 en cuanto a la admisibilidad de las reclamaciones relativas a los daños al medio ambiente. Se recordó en particular que los FIDAC siempre habían opinado que las reclamaciones de indemnización por daños al medio marino calculadas sobre la base de modelos teóricos no eran admisibles, que solo se podía conceder indemnización si un demandante había sufrido una pérdida económica cuantificable y que no eran admisibles los daños de naturaleza punitiva. El Consejo Administrativo del Fondo de 1971 consideró que las reclamaciones de la República Bolivariana de Venezuela no se relacionaban con daños de contaminación comprendidos dentro del ámbito del CRC de 1969 y el Convenio del Fondo de 1971 y que por lo tanto tales reclamaciones debían considerarse como no admisibles.

El Consejo Administrativo del Fondo de 1971 observó que las dos reclamaciones presentadas por la República Bolivariana de Venezuela estaban duplicadas y que la Procuraduría General de la República había aceptado que esta duplicación existía, como se manifestó antes.

En la sesión de octubre de 2005, el Consejo Administrativo del Fondo de 1971 refrendó la opinión del Director en el sentido de que las reclamaciones de la República Bolivariana de Venezuela habían caducado en relación con el Fondo de 1971, ya que en el artículo 6.1 del Convenio del Fondo de 1971 se exige que, para prevenir que una reclamación caduque respecto del Fondo de 1971, ha de iniciarse contra el Fondo una acción judicial en un plazo de seis años desde la fecha del siniestro, y la República Bolivariana de Venezuela no ha iniciado ninguna acción judicial contra el Fondo de 1971 dentro del plazo de seis años, que expiró en febrero de 2003.

#### ***Sentencia del Tribunal de Apelación de lo Penal de febrero de 2008***

En la sentencia de febrero de 2008, el Tribunal de Apelación de lo Penal decidió enviar el caso al Tribunal de lo Penal de Primera

Instancia, donde se decidiría la reclamación presentada por la República Bolivariana de Venezuela.

#### ***Alegación del capitán de falta de jurisdicción***

El capitán presentó alegatos al Tribunal de lo Penal de Primera Instancia de Maracaibo en los que ha argumentado que el tribunal no tiene jurisdicción y que el caso se debe transferir al Tribunal Marítimo de Caracas.

En marzo de 2009, el Tribunal de lo Penal de Primera Instancia dictó una decisión en la que rechazaba el recurso de falta de jurisdicción. Esta decisión fue notificada al capitán, pero no al propietario del buque, a su asegurador ni al Fondo de 1971.

El Fondo de 1971 presentó alegatos argumentando que al no haber sido notificado de la decisión, el Tribunal le había denegado una defensa adecuada. En sus alegatos, el Fondo asimismo presentó las siguientes conclusiones:

- las reclamaciones de la República Bolivariana de Venezuela respecto al Fondo de 1971 habían caducado;
- todas las reclamaciones admisibles por daños ocasionados por la contaminación ya habían sido indemnizadas por el Club y el Fondo; y
- la reclamación de la República Bolivariana de Venezuela no era admisible en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 y el Convenio del Fondo de 1971, y no se habían demostrado los presuntos daños.

#### ***Sentencia de febrero de 2010 por el Tribunal de lo Penal de Primera Instancia de Maracaibo***

En una sentencia dictada en febrero de 2010, el Tribunal de lo Penal de Primera Instancia de Maracaibo, halló que el capitán, el propietario del buque y el Gard Club habían incurrido en responsabilidad civil de la acción penal, y les ordenó pagar al Estado venezolano la cuantía reclamada, a saber, US\$60 250 396.

El capitán, el propietario del buque y el Gard Club han apelado a la sentencia.

#### ***Sentencia del Tribunal de Apelación de lo Penal de Maracaibo de marzo de 2011***

En marzo de 2011, el Tribunal de lo Penal de Apelación de Maracaibo confirmó la sentencia del Tribunal de lo Penal de Primera Instancia de Maracaibo y desestimó las apelaciones presentadas por el capitán, el propietario del buque y el Gard Club y los alegatos presentados por el Fondo de 1971. En su sentencia, el Tribunal de lo Penal de Apelación abordó principalmente las siguientes cuestiones.

#### ***Limitación de la responsabilidad del propietario del buque***

En su apelación, el capitán, el propietario del buque y el Gard Club solicitaron al Tribunal que reconociera el derecho del propietario del buque a limitar su responsabilidad, según se estipula en el párrafo 1 del artículo V del CRC de 1969.

En su sentencia, el Tribunal de lo Penal de Apelación de Maracaibo confirmó la sentencia del Tribunal de lo Penal de Primera Instancia de Maracaibo, en la que se declaraba que el Tribunal de lo Penal de Cabimas no era el foro adecuado para admitir un fondo de limitación de responsabilidad ya que, en ese momento, no se tenía la certeza de que se hubiera cometido un delito y los daños no se habían cuantificado. En la sentencia se rechazó la petición del propietario del buque de limitar su responsabilidad, pero se decidió que correspondería al propietario del buque y su asegurador obtener del Fondo de 1971 el reembolso del monto pagado en concepto de indemnización al Estado venezolano.

#### ***Caducidad***

En su apelación, el Fondo de 1971 señaló que, de conformidad con lo estipulado en el artículo 6.1 del Convenio del Fondo de 1971, el derecho a las indemnizaciones caducaba en un plazo de tres años desde la fecha en que ocurrió el daño si con anterioridad no se hubiera iniciado acción judicial en virtud del artículo 4, o no se hubiera efectuado la notificación prevista en el artículo 7.6, pero que, en todo caso, transcurrido un plazo de seis años desde la fecha del siniestro, no podría intentarse ninguna acción judicial. Además, el Fondo de 1971 señaló que no se había iniciado acción alguna contra el Fondo de 1971 en un plazo de seis años desde el siniestro y que, en consecuencia, la reclamación de la República Bolivariana de Venezuela había caducado.

El Tribunal de lo Penal de Apelación de Maracaibo desestimó este argumento alegando que se había notificado al Fondo de 1971 en un plazo de tres años desde la fecha en que ocurrió el daño. El Tribunal también señaló que los abogados del Fondo de 1971

habían asistido a las audiencias del Tribunal de lo Penal de Cabimas en 1997 y que el Fondo había estado en condiciones de intervenir eficazmente a lo largo del procedimiento.

En su sentencia, el Tribunal de lo Penal de Apelación de Maracaibo declaró lo siguiente:

*“... cuando el artículo 6 del Convenio indica: “Los derechos de indemnización estipulados en el artículo 4 prescribirán, a menos que se interponga una acción en virtud de dicho artículo o que se haya cursado una notificación de conformidad con el artículo 7, párrafo 6, dentro de un plazo de tres años, contados a partir de la fecha en que se haya producido el daño. Sin embargo, en ningún caso podrá interponerse acción alguna una vez transcurrido seis años desde la fecha del suceso que ocasionó los daños...”; al utilizar la letra “o”, como conjunción disyuntiva, ello denota “diferencia, separación o alternativa entre dos o más personas, cosas o ideas. ... De lo que se colige que caduca la acción civil a los tres años de producido el daño, si con anterioridad no se hubiera iniciado la acción judicial o no se hubiere efectuado la notificación prevista en el artículo 7 del Convenio del Fondo, es decir, en uno u otro caso, opera la caducidad de la acción civil, y al cumplirse en el caso bajo análisis uno de los supuestos que contiene la norma no puede declararse la caducidad de la acción civil.”*

#### ***Aplicación de los Convenios***

El Fondo de 1971 apeló la sentencia del Tribunal de lo Penal de Primera Instancia de Maracaibo alegando que las personas u organizaciones (personas físicas, compañías y organizaciones estatales) que habían sufrido una pérdida como consecuencia de la contaminación habían sido indemnizadas de sus pérdidas por el Gard Club y el Fondo de 1971. El Estado venezolano en sí no tenía una reclamación admisible porque no había sufrido pérdida alguna y, en consecuencia, no tenía derecho a la indemnización que reclamaba y le adjudicaba el Tribunal de lo Penal de Primera

*Hidrocarburos varados en la costa frente a un pueblo de pescadores, lago de Maracaibo (República de Venezuela).*



Instancia de Maracaibo. El Fondo de 1971 también apeló alegando que los montos de indemnización pagados a las víctimas no se habían tenido en cuenta.

En su sentencia, el Tribunal de lo Penal de Apelación de Maracaibo señaló que el Tribunal de lo Penal de Primera Instancia de Maracaibo había diferenciado entre víctimas “directas” e “indirectas”, según se establecía en la Ley Penal del Ambiente venezolana, en la que se estipulaba que el Estado venezolano era la víctima directa, mientras que las personas naturales o jurídicas afectadas por la contaminación eran las víctimas indirectas. El Tribunal declaró que el Estado venezolano, como víctima indirecta, debía ser indemnizado por los daños causados al medio ambiente sin pronunciarse con respecto a las víctimas indirectas, ya que sus reclamaciones ya se habían satisfecho.

#### *Concesión de indemnización al Instituto para el Control y la Conservación de la Cuenca del Lago de Maracaibo (ICLAM)*

En 1998, ICLAM, una organización del Estado venezolano que se ocupa de vigilar y efectuar el control medioambiental del Lago de Maracaibo, presentó una reclamación ante los tribunales por los costes contraídos al llevar a cabo un programa de inspección, muestreo y prueba del agua, los sedimentos y la fauna marina tras el derrame. El Gard Club y el Fondo de 1971 evaluaron la reclamación en Bs70 675 467, cuantía que pagó el Fondo de 1971. Tras el pago de la reclamación, ICLAM retiró su reclamación del Tribunal y en 2005 el Tribunal confirmó (homologó) este retiro.

A pesar del pago efectuado a ICLAM por el Fondo de 1971 y la posterior retirada del Tribunal de la correspondiente reclamación, el Tribunal de lo Penal de Maracaibo condenó al capitán, al propietario del buque y al Gard Club a pagar Bs57,7 millones (BsF 57 732). El Fondo de 1971 apeló alegando que ICLAM ya había recibido indemnización.

El Tribunal de lo Penal de Apelación de Maracaibo rechazó dicha apelación y declaró que debería pagarse una cantidad determinada de dinero por la vigilancia sistemática de la zona afectada, ya que, aunque tuviera el mismo propósito (que los pagos efectuados por el Fondo de 1971), no era para el mismo concepto, puesto que una suma se pagó en una transacción realizada en procedimientos civiles y la otra por las costas procesales estimadas relativas a la reparación de los daños derivados por haber cometido un delito.

#### *Cálculo de las pérdidas*

El Fondo de 1971 también apeló porque el método de cálculo de las pérdidas no era aplicable en virtud del CRC de 1969 y el Convenio del Fondo de 1971, ya que, aunque se habían producido cambios en la ecología de la zona, no se había demostrado que los cambios se debían al derrame, y para calcular la cantidad reclamada y concedida se había utilizado una fórmula matemática abstracta.

El Tribunal de lo Penal de Apelación de Maracaibo declaró que ese argumento constituía una estrategia para trasladar a un ámbito netamente marítimo los procedimientos civiles derivados de un delito, obviando la preeminencia del derecho penal y los procedimientos civiles que se derivan del establecimiento de responsabilidades penales como consecuencia de la comisión de un delito.

El Tribunal de lo Penal de Apelación de Maracaibo desestimó la apelación alegando que el Fondo de 1971 debía haber indicado en el momento adecuado su inconformidad con la metodología empleada por los expertos en cuyo informe se había calculado la presunta pérdida. Cabe observar, no obstante, que el Fondo de 1971 había contestado en su momento el informe presentado por el Fiscal General cuando presentó ante el tribunal de lo Penal de Cabimas el informe redactado por el experto del Fondo.

#### *Incumplimiento de la obligación de examinar las pruebas presentadas por el Fondo de 1971*

Además, el Fondo de 1971 apeló alegando que el tribunal de lo Penal de Primera Instancia de Maracaibo no había examinado las pruebas presentadas por los demandados y el Fondo de 1971, sino que había tenido en cuenta únicamente el informe de los expertos presentado por el Fiscal General en 1997.

El Tribunal de lo Penal de Apelación de Maracaibo desestimó la apelación alegando que el Tribunal de lo Penal de Primera Instancia había examinado todos los elementos que figuraban en el expediente y que la sentencia se ajustaba al derecho.

#### **Reclamaciones de empresas dedicadas a la elaboración de pescado**

Tres empresas dedicadas a la elaboración de pescado presentaron reclamaciones por un total de US\$30 millones en el Tribunal Supremo contra el Fondo de 1971 y el Instituto Nacional de Canalizaciones (INC). Las reclamaciones fueron presentadas en el Tribunal Supremo porque uno de los demandados es un

organismo de la República Bolivariana de Venezuela y, en virtud de la legislación venezolana, las reclamaciones contra la República tienen que presentarse ante el Tribunal Supremo.

En noviembre de 2002, el Tribunal Supremo decidió consolidar todas las reclamaciones civiles pendientes en relación con el siniestro del *Nissos Amorgos*. Por consiguiente, la reclamación civil de la República Bolivariana de Venezuela está ahora en el Tribunal Supremo (Sala Político Administrativa), junto con las reclamaciones de las tres empresas dedicadas a la elaboración de pescado. El Tribunal Supremo actuará como Tribunal de Primera Instancia y su sentencia será definitiva.

En julio de 2003, el Consejo Administrativo del Fondo de 1971 observó que las reclamaciones de las empresas no estaban fundamentadas con documentación justificativa y por tanto debían considerarse como no admisibles.

En agosto de 2003, el Fondo de 1971 presentó alegatos al Tribunal Supremo argumentando que, como los demandantes habían presentado y luego renunciado a reclamaciones en el Tribunal de lo Penal de Cabimas y el Tribunal de lo Civil de Caracas contra el capitán, el propietario del buque y el Gard Club por los mismos daños, habían renunciado implícitamente a toda reclamación contra el Fondo de 1971. El Fondo de 1971 argumentó además que no solo los demandantes no habían demostrado el alcance de su pérdida sino que las pruebas que habían presentado indicaban que la causa de toda pérdida no estaba relacionada con la contaminación. A octubre de 2012, no ha habido novedades respecto a estas reclamaciones.

El capitán, el propietario del buque y el Gard Club han solicitado al Tribunal Supremo (Sala Político Administrativa) que ordene la transferencia del fondo de limitación del propietario del buque, originalmente constituido en el procedimiento pena), a la Sala Político Administrativa del Tribunal Supremo, donde todas las reclamaciones civiles pendientes en relación con el siniestro habían sido consolidadas. A octubre de 2012 el Tribunal Supremo (Sala Político Administrativa) no había decidido sobre esta solicitud.

#### **Documento presentado por el International Group of P&I Associations**

En la sesión del Consejo Administrativo del Fondo de 1971 de

octubre de 2012, el International Group of P&I Associations (International Group) presentó el documento IOPC/OCT12/3/3/1, señalando a la atención las posibles implicaciones que la sentencia del Tribunal de Apelación de lo Penal de Maracaibo de marzo de 2011 tendría para el Fondo de 1971.

El International Group señaló que, tras el establecimiento de un fondo de limitación en el Tribunal de lo Penal de Cabimas con arreglo al artículo VI del CRC de 1969, el Tribunal había aceptado el derecho del propietario a limitar su responsabilidad y había liberado el buque. Señaló igualmente que no se había alegado que el siniestro pudiera atribuirse a una falta u omisión por parte del propietario. Además, que catorce años después de la decisión del Tribunal de Cabimas de que el propietario tenía derecho a limitar su responsabilidad, el Tribunal de Apelación de lo Penal de Maracaibo había revocado la decisión, sosteniendo que el propietario del buque no tenía derecho a limitar su responsabilidad.

El International Group indicó también que se habían pagado las reclamaciones admisibles, en primer lugar, el propietario del buque había pagado una cuantía aproximada a la suma de limitación del CRC, y en consecuencia, el Fondo de 1971 había efectuado pagos. Se señaló que, si el Tribunal Supremo tuviese que ratificar la decisión del Tribunal de Apelación de lo Penal de Maracaibo, habría que hacer efectiva la garantía del fondo de limitación en satisfacción parcial de la sentencia y el propietario del buque tendría que pagar dos veces el fondo de limitación. Se señaló además que, de acuerdo con la práctica adoptada entre el Club y el Fondo, a saber, que se practicaría una auditoría al final del caso para asegurarse de que los diversos gastos financieros se hubiesen repartido correctamente entre ellos, el Club recurriría al Fondo para que le reembolse cualquier suma por encima de la cuantía de limitación.

#### **Consideraciones La limitación de la responsabilidad del propietario del buque**

El Tribunal de lo Penal de Apelación de Maracaibo revocó la decisión del Tribunal de lo Penal de Primera Instancia de Cabimas para conceder al propietario del buque el derecho a limitar su responsabilidad en virtud del CRC de 1969. En el párrafo 2 del artículo V del CRC de 1969 se estipula que el propietario del buque tiene derecho a limitar su responsabilidad si el siniestro se ha producido como resultado de la falta o culpa por su parte.

Ni el Tribunal de lo Penal de Primera Instancia de Maracaibo ni el Tribunal de Apelación de lo Penal de Maracaibo han determinado en sus sentencias que haya habido falta o culpa por parte del propietario del buque. Por consiguiente, no existen motivos en virtud del CRC de 1969 por los que deba negarse al propietario del buque el derecho a limitar su responsabilidad. No obstante, tal como están los procedimientos en estos momentos, el propietario del buque no ha establecido su derecho a limitar su responsabilidad.

En la sentencia dictada por el Tribunal Marítimo de Apelación se declaró también que corresponde al propietario del buque y a su asegurador obtener del Fondo de 1971 el reembolso del monto pagado en concepto de indemnización al Estado venezolano. De lo anterior puede deducirse que el Tribunal de Apelación estimaba que no es necesario declarar responsable al Fondo de 1971, lo cual no sería posible porque el Fondo de 1971 no era un demandado en los procedimientos, y que, en opinión del Tribunal, el propietario del buque y su asegurador acudirían posteriormente al Fondo de 1971 para obtener reembolso.

La decisión del Tribunal, por consiguiente, parece no ajustarse al CRC y al Convenio del Fondo de 1971.

### Caducidad

El Tribunal de lo Penal de Apelación de Maracaibo ha concluido que el acto de notificación del Fondo de 1971 y la presencia de los abogados que actuaban en nombre del Fondo en las audiencias que se celebraron en 1997 era suficiente para interrumpir el plazo de caducidad, independientemente de que no se hubiera iniciado ninguna acción judicial contra el Fondo de 1971 en un plazo de seis años desde que se produjera el siniestro, según se exige en el artículo 6.1 del Convenio del Fondo de 1971. El Tribunal de lo Penal de Apelación de Maracaibo ha concluido además que, a condición de que se efectúe la notificación especificada en la primera frase del artículo 6.1 del Convenio del Fondo de 1971, no era necesario que las disposiciones de la segunda frase se cumplan para que el plazo no caduque. En otras palabras, si el Fondo de 1971 ha sido notificado oficialmente de una acción contra el propietario de un buque en un plazo de tres años desde que ocurrieron los daños, no era necesario iniciar acción alguna contra el Fondo de 1971 en un plazo de seis años.

La República Bolivariana de Venezuela entabló acciones judiciales en los tribunales de lo Civil y de lo Penal contra el propietario del buque y el Gard Club, no contra el Fondo de 1971. En consecuencia, el Fondo de 1971 no era un demandado en tales acciones y, aunque dicho Fondo intervino en los procedimientos incoados ante el Tribunal de lo Penal de Cabimas, las acciones no podían dar lugar a una sentencia contra el Fondo. En su sesión de octubre de 2005, el Consejo Administrativo del Fondo de 1971 refrendó la opinión del Director en el sentido de que las reclamaciones de la República Bolivariana de Venezuela habían caducado en relación con el Fondo de 1971, ya que en el artículo 6.1 del Convenio del Fondo de 1971 se exigía que, para que una reclamación no caduque respecto del Fondo de 1971, ha de iniciarse contra el Fondo una acción judicial en un plazo de seis años desde la fecha del siniestro. La República Bolivariana de Venezuela no inició contra el Fondo de 1971 acción judicial alguna en el plazo de seis años, que expiró en febrero de 2003.

### Aplicación de los Convenios

Las decisiones del Tribunal de lo Penal de Primera Instancia y del Tribunal de lo Penal de Apelación de Maracaibo parecen estar basadas en el examen de la Ley Penal del Ambiente venezolana más que en las disposiciones del CRC de 1969 y el Convenio del Fondo de 1971.

### Concesión de indemnización a ICLAM

ICLAM había tenido gastos en relación con el siniestro y la reclamación presentada por ese organismo se ha acordado, pagado y retirado de los tribunales. El pago a ICLAM ordenado por el tribunal viene descrito como “costas procesales relacionadas con la reparación de daños derivados de la comisión de un hecho punible.” Dado que ICLAM, según la información que obra en poder del Fondo de 1971, no ha tenido que pagar costas en relación con la acción judicial, podría parecer que el pago exigido equivale a una sanción y, como tal, no es admisible que se indemnice por ello con arreglo a los Convenios.

### Responsabilidad del Fondo de 1971 de pagar indemnización

La sentencia del Tribunal de lo Penal de Primera Instancia de Maracaibo, como la confirma el Tribunal de lo Penal de Apelación de Maracaibo, era una sentencia contra el capitán del

*Nissos Amorgos*, el propietario del buque y el Gard Club. No era una sentencia contra el Fondo de 1971, que era solo una tercera parte en los procedimientos, y no ordenaba al Fondo de 1971 a pagar indemnización.

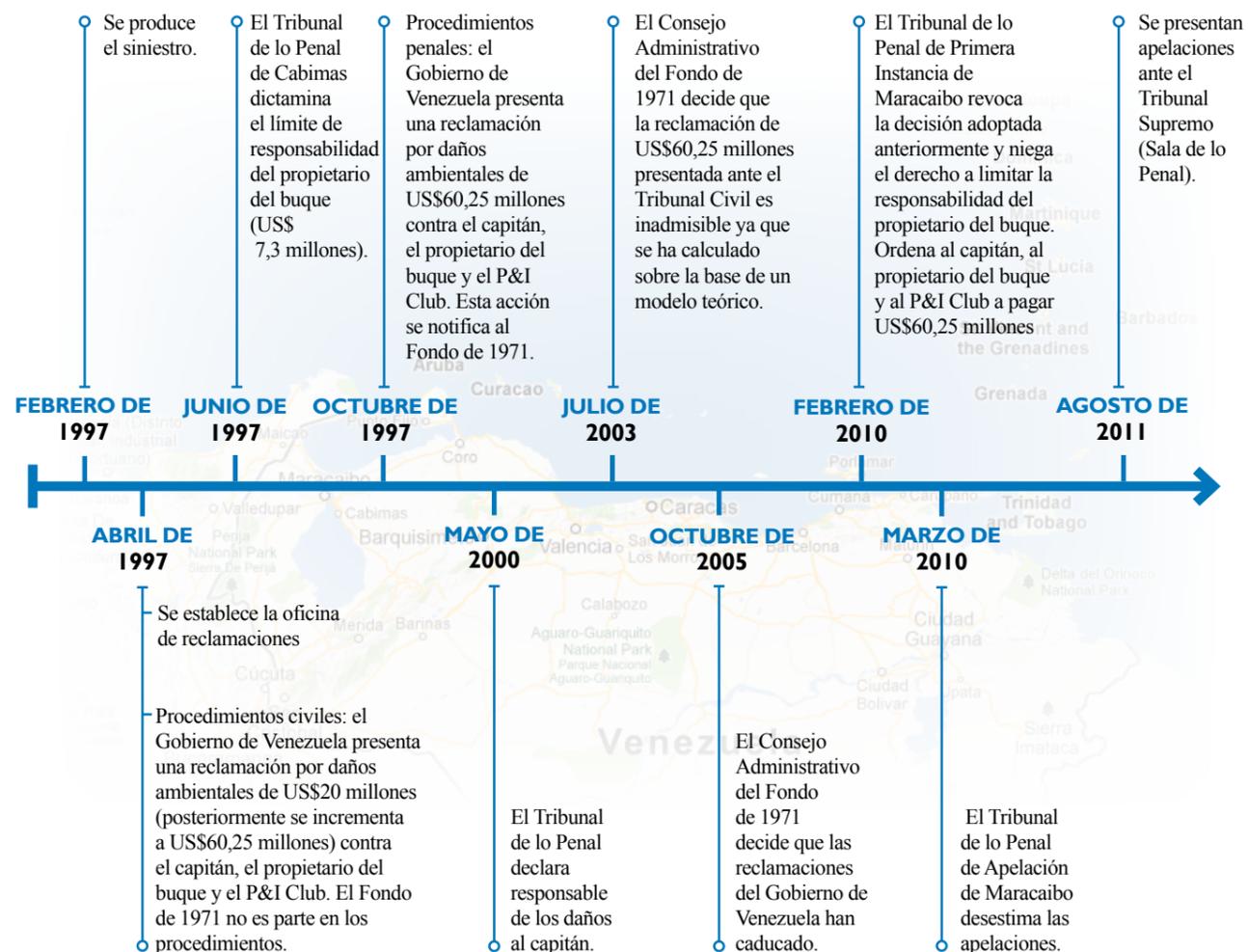
La sentencia está sujeta a la apelación ante el Tribunal Supremo y, potencialmente, ante la Sala Constitucional del Tribunal Supremo. Ahora bien, si la sentencia de los tribunales venezolanos pasa a ser de cumplimiento obligatorio para el propietario del buque y el Gard Club, se plantearía si el Fondo de 1971 ha de pagar alguna indemnización. Al respecto, el objetivo del Convenio del Fondo de 1971 es, entre otras cosas, que el Fondo de 1971 pague a las víctimas de contaminación por hidrocarburos una indemnización por las pérdidas establecidas que excedan de la cuantía disponible en virtud del CRC de 1969. No obstante, los tribunales de Venezuela han negado el derecho a limitar la responsabilidad del propietario del buque y le han ordenado pagar el monto total de la pérdida establecida por el Tribunal de lo Penal de Primera Instancia de Maracaibo. Puede deducirse a partir de la sentencia que el propietario del buque y su asegurador se dirigirían posteriormente al Fondo de 1971 para obtener reembolso.

Por lo tanto, puede que el Consejo Administrativo de 1971 tenga que decidir en el futuro si el propietario del buque o su asegurador tiene el derecho de solicitar indemnización del Fondo de 1971 que exceda del monto de limitación del propietario del buque calculado en virtud del CRC de 1969.

Esa sentencia todavía no es definitiva y el capitán, el propietario del buque, el Gard Club y el Fondo de 1971 han apelado ante el Tribunal Supremo. Al mes de octubre de 2012, el Tribunal Supremo (Sala de Casación Penal) aún no había dictaminado la sentencia.

**En la página al dorso encontrará una representación cronológica de los acontecimientos más relevantes ocurridos tras el siniestro del *Nissos Amorgos*.** ➤

Relación cronológica de los acontecimientos clave tras el siniestro del Nissos Amorgos



# Plate Princess

|                                      |  |
|--------------------------------------|--|
| Fecha del siniestro                  | 27 de mayo de 1997   |
| Lugar del siniestro                  | Puerto Miranda, Lago Maracaibo (República Bolivariana de Venezuela)  |
| Causa del siniestro                  | Derrame de carga de crudo en el lastre durante las operaciones de carga  |
| Cantidad de hidrocarburos derramados | 3,2 toneladas de crudo que estaba contenido en las 8 000 toneladas de agua de lastre   |
| Zona afectada                        | Se desconoce   |
| Estado de abanderamiento del buque   | Malta  |
| Arqueo bruto                         | 30 423 AB  |
| Asegurador P&I                       | The Standard Steamship Owner's Protection & Indemnity Association (Bermuda) Ltd. (The Standard Club)   |
| Límite CRC                           | 3,6 millones DEG (BsF 2 844 983 o £411 000)  |
| Límite CRC y del Fondo               | 60 millones DEG (BsF 403 473 005 o £58,3 millones)   |
| Indemnización                        | No se pagó indemnización   |
| Últimos en la cola                   | No se aplica.  |
| Procedimientos judiciales            | Dos demandas de dos sindicatos de pescadores como se indica a continuación:<br>Una demanda del Sindicato Único de Pescadores de Puerto Miranda contra el propietario y el capitán del <i>Plate Princess</i> .<br>La sentencia del Tribunal de Primera Instancia Marítimo condenó a los demandados y al Fondo de 1971 a pagar indemnización. Se rechazaron varias apelaciones del Fondo de 1971. No hay otras vías de recurso a disposición del Fondo de 1971.<br>Una reclamación de FETRAPESCA contra el propietario y el capitán del <i>Plate Princess</i> . La sentencia del Tribunal de Primera Instancia Marítimo condenó al propietario y al capitán y al Fondo de 1971 a pagar indemnización en la cuantía que determinará un perito judicial. El Fondo de 1971 ha apelado ante el Tribunal Superior Marítimo. |
| Cuestiones específicas               | El Consejo Administrativo del Fondo de 1971 impartió instrucciones al Director de no efectuar ningún pago por razones de que los tribunales venezolanos no habían seguido el debido proceso legal y que no se había notificado con razonable antelación al Fondo de 1971 ni se le había dado suficiente oportunidad para presentar su caso con arreglo al artículo 8 del Convenio del Fondo de 1971 y al artículo X del CRC de 1969.   |

La conversión a libras esterlinas se ha efectuado sobre la base del tipo de cambio vigente al 3 de octubre de 2012.



Datos relativos al mapa ©2012 Europa Technologies, Google, INEGI, LeadDog Consulting, MapLink

## Siniestro

El 27 de mayo de 1997, el *Plate Princess* derramó 3,2 toneladas de crudo que estaban contenidos en las 8 000 toneladas de agua de lastre cuando embarcaba carga en una terminal petrolera de Puerto Miranda (Venezuela). En un informe efectuado tras el sobrevuelo de un helicóptero de Maraven/Largoven en la mañana del derrame, menos de tres horas después de que se hubiera detectado el derrame en el buque, se declaró que no se había observado petróleo en la terminal ni cerca de esta.

Un experto de International Tanker Owners Pollution Federation Ltd. (ITOPF) asistió al lugar del siniestro el 7 de junio de 1997, once días después del derrame, en nombre del Fondo de 1971 y del Standard Club. El experto informó al Fondo de 1971 de que no había señales de contaminación por hidrocarburos en las inmediaciones del lugar donde había atracado el *Plate Princess* en el momento del siniestro.

## Impacto

Se informó al experto de que se habían observado hidrocarburos a la deriva hacia el noroeste, en la dirección de un pequeño manglar aproximadamente a un kilómetro de distancia. Se observaron hidrocarburos en la costa en una zona deshabitada.

## Operaciones de lucha contra el derrame

No se efectuaron tareas de limpieza y se entiende que no se sabía de recursos pesqueros u otros recursos económicos que se hubieran contaminado.

En el momento del siniestro, y durante varios años después, el Fondo de 1971 tenía una oficina de reclamaciones abierta en Maracaibo, no lejos de la zona supuestamente afectada, que trataba las reclamaciones derivadas del siniestro del *Nissos Amorgos*. Durante todo ese tiempo, el personal de la oficina había mantenido extensos contactos con los pescadores locales y sus representantes sindicales. En ningún momento se informó al personal de la oficina de reclamaciones o al Fondo de 1971 de que los pescadores hubieran sufrido extensas pérdidas, o pérdida alguna, a consecuencia del derrame del *Plate Princess*.

## Aplicabilidad de los Convenios

En la fecha del siniestro, Venezuela era Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 (CRC de 1969) y el Convenio del Fondo de 1971. En junio de 1997, el Comité Ejecutivo del Fondo de 1971 consideró que, si se confirmaba que los hidrocarburos derramados eran el mismo crudo Lagotrecó que se había cargado en el *Plate Princess*, ello demostraría que los hidrocarburos, que al parecer se derramaron en los tanques de lastre por un empalme defectuoso de los conductos de lastre, habían sido cargados primero en los tanques de carga. El Comité Ejecutivo opinó que, en principio, el siniestro estaría comprendido en el ámbito de los Convenios, ya que los hidrocarburos se transportaban a bordo como carga.

## Reclamaciones de indemnización

En junio de 1997, dos sindicatos de pescadores, a saber FETRAPESCA y el Sindicato Único de Pescadores de Puerto Miranda, presentaron demandas en el Tribunal de lo Civil de Caracas contra el propietario y el capitán del *Plate Princess* por importes estimados en US\$10 millones y US\$20 millones respectivamente. Ninguna de las demandas aportaba detalles sobre las pérdidas cubiertas. En ambas demandas se describían las cuantías reclamadas como que se las incluía con fines procesales, únicamente para cumplir con los requisitos de las leyes venezolanas.

En sus demandas, tanto FETRAPESCA como el Sindicato Único de Pescadores de Puerto Miranda pidieron al Tribunal que notificara oficialmente al Director del Fondo de 1971 la acción judicial incoada. En ese momento, no se efectuó la notificación y no hubo novedades con respecto a tales demandas entre 1997 y 2005. Habida cuenta del paso del tiempo y de la falta de noticias al respecto, el Fondo de 1971 dio instrucciones a sus abogados en Caracas de cerrar el expediente.

## Cuestiones jurídicas Procedimiento de limitación

La cuantía de limitación aplicable al *Plate Princess* en virtud del CRC de 1969 se estimó en 1998 en 3,6 millones DEG o Bs 2 845 millones.

En 1997, se le facilitó al Tribunal de lo Penal de Cabimas una garantía bancaria por esta cuantía. En una sentencia dictada en febrero de 2009, el Tribunal de Primera Instancia Marítimo en Caracas decidió que el propietario del buque tenía derecho a limitar su responsabilidad en virtud del CRC de 1969 en BsF 2,8 millones, cuantía correspondiente a la garantía bancaria aportada. Esta sentencia fue confirmada por el Tribunal Superior Marítimo en septiembre de 2009 y por el Tribunal Supremo de Venezuela en 2010.

## Demanda de FETRAPESCA

En junio de 1997, FETRAPESCA presentó una demanda en el Tribunal de lo Penal de Cabimas en nombre de 1 692 propietarios de embarcaciones pesqueras, reclamando un importe estimado en US\$10 060 por embarcación, es decir un total de US\$17 millones. La demanda era por supuestos daños a embarcaciones pesqueras y redes y lucro cesante. A octubre de 2012, no ha habido novedades sobre esta demanda.

En junio de 1997, FETRAPESCA presentó también una demanda contra el propietario y el capitán del *Plate Princess* ante el Tribunal de lo Civil de Caracas por un importe estimado en US\$10 millones. La demanda era por el lucro cesante de los pescadores a consecuencia del derrame.

No ha habido novedades sobre esta demanda entre 1997 y octubre de 2005, cuando por vía diplomática se notificó formalmente al Fondo de 1971 la demanda presentada en el Tribunal de lo Civil de Caracas. No se facilitó información en la notificación sobre la naturaleza o el alcance de las supuestas pérdidas.

En vista de las notificaciones recibidas, el Consejo Administrativo del Fondo de 1971 examinó los detalles del siniestro en su sesión de mayo de 2006, es decir, nueve años después de acaecido el siniestro. Si bien expresó su solidaridad con las víctimas del siniestro y lamentó que las disposiciones sobre la caducidad hubieran ido en detrimento de sus intereses, el Consejo Administrativo manifestó que era necesario ceñirse al texto de los Convenios y decidió que la reclamación de FETRAPESCA había caducado respecto del Fondo de 1971.

En diciembre de 2006, la demanda fue transferida al Tribunal Marítimo de Caracas.

En julio de 2008, el propietario y el capitán del *Plate Princess* pidieron al Tribunal Marítimo de Caracas que declarase que la reclamación de FETRAPESCA había caducado (perención de instancia), ya que los demandados no habían tomado medidas para dar debido curso a su reclamación en el Tribunal. En una decisión publicada posteriormente aquel mes, el Tribunal decidió que la reclamación no había caducado. El propietario del buque y el capitán apelaron contra esta decisión pero, en octubre de 2008, el Tribunal Superior Marítimo confirmó la sentencia del Tribunal Marítimo de Caracas.

## Sentencia en primera instancia con respecto de la demanda de FETRAPESCA

En febrero de 2009, el Tribunal de Primera Instancia Marítimo aceptó la demanda de FETRAPESCA contra el propietario y el capitán del *Plate Princess*, aunque no se había facilitado documentación alguna en apoyo de la reclamación y no se habían

cuantificado las pérdidas. El Tribunal ordenó el pago de los daños sufridos por el demandante en la cuantía que determinarían los peritos judiciales.

En octubre de 2011, FETRAPESCA pidió que su reclamación se retirase del Tribunal de Primera Instancia Marítimo (primera solicitud para retirar la demanda). Dicho Tribunal rechazó la petición de FETRAPESCA.

En septiembre de 2012, el Fondo de 1971 había sido notificado formalmente por primera vez de la sentencia. La sentencia comprendía dos documentos: el primero contenía la decisión que atribuía la responsabilidad al propietario del buque y al capitán, y pedía que se notificara al Fondo de 1971 esta decisión, además, establecía que la cuantía de indemnización debía ser evaluada por peritos judiciales que serían nombrados en una fecha ulterior. El segundo documento, que también formaba parte de la sentencia, contenía una decisión que condenaba al Fondo de 1971 a pagar a los demandantes la indemnización que excediera la responsabilidad del propietario del buque.

En octubre de 2012, el Fondo de 1971 había interpuesto un recurso contra la sentencia de febrero de 2009.

Asimismo, en octubre de 2012, FETRAPESCA presentó una solicitud para retirar la demanda de FETRAPESCA (segunda solicitud para retirar la demanda), pero que el Tribunal la había rechazado.

## Demanda del Sindicato Único de Pescadores de Puerto Miranda

En junio de 1997, el Sindicato Único de Pescadores de Puerto Miranda, presentó una demanda en el Tribunal de lo Civil de Caracas contra el propietario del buque y el capitán del *Plate Princess* por una cantidad estimada de US\$20 millones.

No hubo novedades con respecto de esta demanda entre 1997 y 2005, cuando se notificó formalmente al Fondo de 1971 por vía diplomática de las demandas presentadas por el Sindicato Único de Pescadores de Puerto Miranda. En las notificaciones no se facilitó información sobre la naturaleza o el alcance de las supuestas pérdidas.

Como con la demanda de FETRAPESCA (véase arriba), el Consejo Administrativo del Fondo de 1971 decidió en mayo de 2006 que la demanda del Sindicato Único de Pescadores de Puerto Miranda había caducado respecto del Fondo de 1971, según el Convenio del Fondo de 1971, puesto que FETRAPESCA no había incoado acción judicial contra el Fondo de 1971 ni había notificado al Fondo en el período estipulado en el Convenio de su acción judicial contra el propietario del buque.

*Una de las reuniones del Consejo Administrativo del Fondo de 1971 celebradas en Londres (Reino Unido), en las que se examinaron las cuestiones jurídicas actuales derivadas del siniestro del Plate Princess.*



En diciembre de 2006, la demanda fue transferida al Tribunal de Primera Instancia Marítimo, también en Caracas.

### **Demanda enmendada del Sindicato Único de Pescadores de Puerto Miranda**

En abril de 2008, el Sindicato Único de Pescadores de Puerto Miranda presentó una demanda enmendada contra el capitán y el propietario del buque. No se nombró al Fondo de 1971 como parte demandada. Los abogados que representaban a los demandantes en relación con la demanda enmendada no eran los mismos que habían intervenido en la formulación de la demanda original. En esa ocasión, los abogados que representaban al Sindicato Único de Pescadores de Puerto Miranda presentaron varios documentos, con la intención de notificar al propietario del buque y al capitán.

En la demanda enmendada constan en forma detallada, la naturaleza, el alcance y la cuantificación de las supuestas pérdidas. Se reclama el coste de la limpieza de 849 embarcaciones y el reemplazo de unos 7 814 paquetes de redes y de dos motores fueraborda. Se alega que las redes estaban tan contaminadas con hidrocarburos que ya no se podían utilizar. El demandante también alegó que los propietarios de las 849 embarcaciones y los 304 pescadores a pie habían sufrido lucro cesante total por un período de 187 días civiles (seis meses) a raíz de no poder pescar por falta de equipo. La demanda enmendada era por BsF 53,5 millones (£37 millones). El Tribunal de Primera Instancia Marítimo de Caracas aceptó la demanda enmendada el 10 de abril de 2008.

En la demanda enmendada se hace referencia a una gran cantidad de documentos presentados como prueba de los supuestos daños y pérdidas. Al no poder acceder a dichos documentos, el Fondo de 1971 no pudo evaluar la reclamación. Por medio de sus abogados en Caracas, el Fondo de 1971 pidió que el Tribunal le facilitara copias de los documentos que presentaron los demandantes. No obstante, el número de documentos era tal, que excedía la capacidad del Tribunal para copiarlos, por lo que este delegó dicha labor a un contratista externo.

La legislación venezolana establece límites al plazo de presentación de la defensa y, para cumplir con dichos requisitos, el Fondo de 1971 se vio obligado a presentar alegatos para su defensa el 12 de junio de 2008, pese a no haber recibido las copias de los documentos presentados por los demandantes. En el alegato, se afirmó, entre otras cosas, que la demanda había caducado respecto del Fondo de 1971.

El 4 de agosto de 2008, el Fondo de 1971 recibió copias de los documentos (16 paquetes en total). Dicho Fondo designó expertos para examinar la demanda y la documentación justificativa. Basándose en el informe de sus expertos, el Fondo de 1971 presentó nuevos alegatos en noviembre de 2008. En estos alegatos, el Fondo de 1971 argumentaba que la documentación facilitada por los demandantes no demostraba que los daños supuestamente sufridos por los pescadores se hubiesen debido al derrame del *Plate Princess* y que la documentación aportada en apoyo de la reclamación era de dudosa exactitud y en muchos casos había sido falsificada. El Fondo de 1971 también pidió que el informe de sus expertos se aceptara como prueba. El Tribunal rechazó la petición porque el informe no se había presentado en el plazo previsto por el derecho venezolano. El Fondo de 1971 apeló contra esta decisión aduciendo que el plazo no era suficiente para que el Tribunal facilitase las copias de la documentación y para que los expertos del Fondo las examinasen. El recurso fue rechazado.

### **Audiencia en relación con la demanda del Sindicato Único de Pescadores de Puerto Miranda**

En enero de 2009, se celebró la audiencia en relación con la demanda revisada. En dicha audiencia, prestaron testimonio oral varios testigos citados por los demandantes para verificar documentos presentados como pruebas con la demanda enmendada, en particular, los recibos presentados como justificativos de la cantidad de pescado capturado y de los precios del pescado vendido. Durante la audiencia, los testigos admitieron que los recibos, fechados en febrero de 1997, no eran auténticos y que se habían creado después del siniestro. La mayoría de los testigos nombrados por los demandantes en sus alegatos para respaldar los documentos presentados como prueba no concurrieron a la audiencia. Esta circunstancia impidió al capitán, al propietario del buque y al Fondo de 1971 impugnar u obtener confirmación de dichas pruebas.

### **Decisiones judiciales en materia de responsabilidad**

#### **Sentencia en primera instancia respecto de la demanda del Sindicato Único de Pescadores de Puerto Miranda**

En febrero de 2009, el Tribunal de Primera Instancia Marítimo dictó sentencia en la que aceptó la demanda y ordenó al capitán, al propietario del buque y al Fondo de 1971, aunque no era parte demandada<sup><20></sup>, pagar los daños sufridos por el demandante en la cuantía que determinarían los peritos judiciales. El capitán, el propietario del buque y el Fondo de 1971 recurrieron la sentencia ante el Tribunal Superior Marítimo.

#### **Sentencia del Tribunal Superior Marítimo respecto de la demanda del Sindicato Único de Pescadores de Puerto Miranda**

En septiembre de 2009, el Tribunal Superior Marítimo de Caracas desestimó el recurso del capitán, del propietario del buque y del Fondo de 1971, y ordenó a los demandados que indemnizaran a los pescadores afectados por el derrame de hidrocarburos en la cuantía que determinarían tres peritos judiciales que serían nombrados. En la sentencia, se exponía en detalle el método que seguirían los peritos. Dicho método estaba basado en los datos obtenidos de los recibos presentados por los demandantes para justificar sus pérdidas. La sentencia también ordenaba a los demandados pagar intereses y costas procesales. El capitán, el propietario del buque y el Fondo de 1971 apelaron contra la sentencia ante el Tribunal Supremo<sup><21></sup>.

#### **Sentencia del Tribunal Supremo**

En octubre de 2010, el Tribunal Supremo dictó sentencia, desestimando el recurso del Fondo de 1971 y confirmando la sentencia del Tribunal Superior Marítimo. De los cinco jueces que integran el Tribunal Supremo, cuatro votaron por rechazar el recurso y uno se abstuvo. La sentencia del Tribunal Supremo confirmó la decisión de que las pérdidas fuesen determinadas por tres peritos judiciales que serían nombrados.

#### **Apelación a la Sala Constitucional del Tribunal Supremo**

En febrero de 2011, el Fondo de 1971 interpuso un recurso de apelación ante la Sala Constitucional del Tribunal Supremo. En su apelación, el Fondo de 1971 solicitó que se invaliden las decisiones del Tribunal Supremo y del Tribunal Superior Marítimo por contravenir al derecho, principios y doctrina constitucional venezolanos aplicables por lo que respecta, entre otros, a la caducidad de la acción contra el Fondo de 1971, la caducidad por inactividad de los sujetos procesales y la valoración de las pruebas.

#### **Sentencia de la Sala Constitucional del Tribunal Supremo**

En junio de 2011, la Sala Constitucional del Tribunal Supremo desestimó el recurso del Fondo de 1971 contra la sentencia del Tribunal Supremo sobre la responsabilidad.

Las cuestiones tratadas en la sentencia de la Sala Constitucional del Tribunal Supremo pueden clasificarse del siguiente modo:

- Caducidad
- Exigencia de que los tribunales apliquen la regla de la sana crítica
- Otras cuestiones

#### **Caducidad**

La Sala Constitucional del Tribunal Supremo ratificó la interpretación hecha por el Tribunal Supremo de las disposiciones de caducidad del Convenio del Fondo de 1971. La Sala Constitucional argumentó lo siguiente:

“... analizando el contenido del Artículo 6, cardinal 1 del Convenio sobre la Constitución del Fondo Internacional de Indemnización de Daños Causados por la Contaminación de Hidrocarburos de 1971, así como las consideraciones formuladas en torno al mismo por la Sala de Casación Civil, esta Sala Constitucional aprecia que la referida disposición establece tres (3) supuestos distintos a partir de los cuales se puede presentar la caducidad de la acción y, al menos en lo concerniente al primero de ellos, su contenido no resulta del todo claro para proceder a su aplicación de manera automática -como lo pretende el solicitante en revisión-, puesto que en el mismo se advierte una inconsistencia en lo que respecta a la determinación del sujeto contra quien opera la referida caducidad.

En efecto, la mencionada norma señala en su primera parte que el derecho a obtener indemnización o compensación caducará ‘...a los tres años de producido el daño si con anterioridad no se hubiera iniciado acción judicial o no se hubiera efectuado la notificación prevista ...’, pero no determina a quién se está refiriendo, si al propietario del buque, al fiador o al Fondo Internacional, de modo que considerar que se refiere a este último no resulta correcto, ya que de haber sido esa la intención de los Estados Partes al momento de proceder a la redacción de la referida disposición, así lo hubiesen establecido de forma expresa.

En atención a esta imprecisión, y visto que no existía otra disposición dentro del Convenio Internacional sobre la Constitución del Fondo Internacional de Indemnización de Daños Causados por la Contaminación de Hidrocarburos de 1971 que regulase el punto de la caducidad de la acción, lo ajustado a derecho era proceder -tal como acertadamente ➤

<sup><20></sup> El Tribunal venezolano, en su interpretación de los Convenios, concluye que el Fondo de 1971, al haber sido notificado, está obligado automáticamente a pagar indemnización.

<sup><21></sup> Para un análisis de las consideraciones de la decisión del Tribunal Superior Marítimo de Apelación en la sesión de octubre de 2010 del Consejo Administrativo del Fondo de 1971, se hace referencia a la publicación *Siniestros en los que intervinieron los FIDAC – 2010*, páginas 66 y 67.

lo consideró la Sala de Casación Civil- a la interpretación de la referida norma tomando en consideración, en primer término, el contenido de los Artículos 2, 4 y 7 del mismo Convenio Internacional, debido a la mención que de ellos hace aquella disposición, así como lo dispuesto en los Artículos 3 y 7 cardinal 1 del Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil causada por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos, ya que el pago de las indemnizaciones previstas en el Convenio Internacional del Fondo resulta procedente en la medida en que las víctimas de los derrames de hidrocarburos en el mar no hubiesen obtenido un resarcimiento pleno de los sujetos obligados por el referido Convenio de Responsabilidad, que en este caso serían el propietario del barco, el asegurador o toda persona que proveyese garantía financiera.

Por lo tanto siendo ello así, y visto que el derecho de indemnización previsto en el Artículo 4 del Convenio Internacional sobre la Constitución del Fondo regula al derecho de la víctima a obtener del Fondo Internacional una compensación plena cuando no hubiese sido otorgada por los causantes del daño (propietario del buque o del asegurador), y tomando en consideración que el Artículo 6.1 eiusdem señala que la caducidad del derecho de indemnización se produce si antes de los tres (3) años de haberse producido el daño no se hubiese intentado la acción judicial en aplicación de esos Artículos; resulta lógico concluir -tal como acertadamente lo señaló la Sala de Casación Civil así como los tribunales de instancia- que la caducidad a la cual se hace referencia en la referida norma operaría sólo bajo el supuesto de que, luego de ocurrido el daño, la víctima no hubiese intentado ninguna acción contra el propietario del buque o su asegurador dentro del lapso de tres (3) años, caso en el cual el Fondo Internacional no se haría responsable por la indemnización complementaria requerida frente a la falta de capacidad económica o el precario resarcimiento obtenido por parte de los causantes directos del daño.

En consecuencia, si la víctima intenta su acción dentro de los tres (3) años contados a partir de la ocurrencia del siniestro (derrame de crudo) contra el propietario del buque o su asegurador, el Fondo Internacional no podrá esgrimir como defensa perentoria la caducidad de la acción intentada en su contra para proceder a la indemnización plena por los daños sufridos.

En atención al razonamiento expuesto, esta Sala Constitucional concluye que la interpretación de la Sala de Casación Civil del Artículo 6, cardinal 1 del Convenio Internacional sobre la Constitución del Fondo Internacional de Indemnización de Daños Causados por la Contaminación

de Hidrocarburos de 1971, resultó ajustada a derecho, razón por la cual, el alegato de presunta violación de los derechos a la defensa, al debido proceso y al principio de seguridad jurídica esgrimido por el solicitante en revisión, en sentido indicado, carece de fundamento.”

En su recurso ante la Sala Constitucional del Tribunal Supremo, el Fondo de 1971 alegó también que, la demanda del Sindicato Único de Pescadores de Puerto Miranda había caducado, no solo según las disposiciones del Convenio del Fondo de 1971, sino en todo caso según la legislación venezolana, como resultado de que el demandante no había intentado acción judicial durante un periodo de doce meses (perención de instancia).

La Sala Constitucional del Tribunal Supremo declaró innecesario el análisis de este argumento, ya que la aplicación del mecanismo de caducidad era improcedente en el tipo de proceso judicial en cuestión, por motivo de que la acción estaba relacionada con asuntos ambientales. En este sentido, la Sala Constitucional del Tribunal Supremo declaró:

*“... tomando en consideración que el derrame de hidrocarburos en el mar representa un indudable factor de desequilibrio en el medio ambiente que altera por completo la biodiversidad de las distintas especies que habitan en el mismo, causando en la mayoría de los casos daños irreparables a dicho ecosistema, esta Sala Constitucional estima que los procesos judiciales que se instauran con la finalidad de obtener un resarcimiento o indemnización por los daños sufridos con ocasión de este tipo de siniestros, constituyen en esencia juicios que versan sobre aspectos concernientes a la materia ambiental, que toca un derecho humano reconocido por el texto constitucional.*

En este orden de ideas, el Artículo 95 (ex Artículo 19, párrafo 16 de la Ley de 2004) de la Ley Orgánica del Tribunal Supremo de Justicia, establece como uno de los supuestos de improcedencia de perención, los procesos que comprendan materia ambiental. Al respecto, la referida disposición señala que:

*‘Artículo 95. No se podrá declarar la perención de la instancia en los procesos que comprendan materia ambiental; o cuando se trate de pretensiones que estén dirigidas a sancionar los delitos contra los derechos humanos, el patrimonio público, o el tráfico de estupefacientes y psicotrópicas.’*

Siendo esto así, y tomando en consideración que el objeto de la pretensión del caso de autos se deriva de un siniestro en el que se encuentra involucrada la materia ambiental (derrame de hidrocarburos en el mar), esta Sala

Constitucional considera innecesario entrar a analizar el alegato de perención esgrimido por el solicitante, ya que en este tipo de procesos resulta improcedente este modo de extinción de la relación procesal, como mecanismo anómalo de terminación del proceso; y así se declara.”

### Exigencia de que los tribunales apliquen la regla de la sana crítica

El Fondo de 1971 interpuso recurso de apelación ante la Sala Constitucional del Tribunal Supremo aduciendo que su derecho a la tutela judicial efectiva había sido violado, ya que el Tribunal había ignorado la exigencia según la ley de procedimiento marítimo de Venezuela de ejercer la regla de la sana crítica en la valoración de las pruebas, puesto que algunos documentos habían sido aceptados como válidos aunque obviamente no lo eran, mientras que otros habían sido rechazados por motivo de formalidades aunque obviamente eran válidos.

La Sala Constitucional del Tribunal Supremo desestimó este argumento por motivo de que el sistema de la sana crítica no era el único sistema que debía emplearse para la apreciación de los diversos medios probatorios. El Tribunal estatuyó que el juez, al momento de apreciar una prueba en concreto, debe atenerse en primer término a la regulación especial sobre su valoración o, en su defecto, a lo dispuesto en el Código de Procedimiento Civil; Solo en el supuesto de que no exista una regla legal expresa para valorar su mérito, se aplicará el sistema de la sana crítica.

El Tribunal añadió que el Tribunal Supremo actuó ajustado a derecho cuando rechazó la apelación en este sentido, ya que los documentos públicos, los documentos privados administrativos, así como los documentos emanados de terceros reconocidos durante el proceso, no deben valorarse por la regla de la sana crítica aludida en la ley de procedimiento marítimo, sino por las reglas específicas establecidas en el Código de Procedimiento Civil, las

cuales resultaban aplicables con preferencia a lo dispuesto en el procedimiento marítimo.

### Otras cuestiones

El Fondo de 1971 también interpuso recurso por motivo de que los tribunales de instancia inferior habían aceptado la información contenida en ciertos documentos presentados por los demandantes como prueba sin plantear preguntas, habían omitido tener en cuenta las pruebas orales aportadas por los testigos que comparecieron en la audiencia del Tribunal de Primera Instancia Marítimo en febrero de 2009, y habían evaluado las pérdidas en una cuantía superior a la reclamada.

La Sala Constitucional del Tribunal Supremo desestimó estos argumentos porque no consideró que existieran ‘infracciones grotescas’ de interpretación de la Constitución. Además consideró que la revisión solicitada de la sentencia del Tribunal Supremo contribuiría a la uniformidad de la interpretación de las normas y principios constitucionales.

### Decisiones judiciales en materia de cuantía Designación de peritos judiciales

En una audiencia en noviembre de 2010, el Tribunal de Primera Instancia Marítimo designó tres peritos para calcular la indemnización que debía pagarse al demandante empleando el método establecido por el Tribunal Superior Marítimo. En la audiencia, el capitán y el propietario del buque designaron un perito y el demandante, un segundo perito. El Tribunal designó el tercer perito. Como el Fondo de 1971 no era una parte demandada, no pudo nombrar un perito. El Tribunal de Primera Instancia Marítimo rechazó al perito designado por el capitán y el propietario del buque. El capitán y el propietario del buque nombraron otro perito; pero, este nombramiento también fue rechazado. El capitán y el propietario del buque apelaron contra esta decisión. El recurso de ▶

| Concepto                                      | Cuantía evaluada (BsF)                       |
|---|--|
| Coste de sustituir 7 540 redes                | 8 713 150                                    |
| Coste de sustituir un motor fueraborda        | 17 000                                       |
| Lucro cesante de pescadores en pesqueros      | 704 664 482                                  |
| Lucro cesante de pescadores en camareros      | 21 624 680                                   |
| Lucro cesante de camareros a pie              | 6 708 064                                    |
| Intereses de coste de sustituir redes y motor | 28 164 709                                   |
| <b>Total</b>                                  | <b>769 892 085</b><br><b>(£111 millones)</b> |

apelación fue rechazado. El Tribunal nombró entonces al perito que debían haber nombrado el capitán y el propietario del buque.

### Informe de los peritos judiciales

En enero de 2011, los peritos judiciales presentaron su informe, en el que concluyeron que la indemnización a pagar a los demandantes ascendía a BsF 769 892 085, intereses incluidos. Esta información se resume en el cuadro de la página anterior.

Los peritos declararon además que la cuantía total disponible para la indemnización en virtud de los Convenios (60 millones DEG) era equivalente a BsF 403 473 005. Este cálculo se efectuó sobre la base del tipo de cambio aplicable al 8 de octubre de 2010. Los peritos observaron además que, en su sentencia, el Tribunal Superior Marítimo había fijado el límite de responsabilidad del propietario del buque en BsF 2 844 983, que es la cuantía del fondo de limitación de responsabilidad civil establecido en 1997. Sobre esa base, los peritos declararon que la indemnización que debía pagar el Fondo de 1971 era de BsF 400 628 022.

El Fondo de 1971 solicitó al Tribunal de Primera Instancia Marítimo que reconsiderase el informe de los peritos judiciales, ya que la indemnización evaluada era excesiva y excedía los límites fijados en la sentencia del Tribunal Superior Marítimo. En enero de 2011, el Tribunal de Primera Instancia Marítimo admitió la solicitud y designó dos nuevos peritos para revisar el informe de los primeros peritos.

En marzo de 2011, los nuevos peritos designados por el Tribunal de Primera Instancia Marítimo emitieron su informe. En este confirmaban las conclusiones de los tres peritos designados inicialmente.

### Sentencia del Tribunal de Primera Instancia Marítimo sobre la cuantía

También en marzo de 2011, el Tribunal de Primera Instancia Marítimo había dictado sentencia sobre la cuantía de las pérdidas. En su sentencia, dicho Tribunal desestimó las apelaciones del capitán, del propietario del buque y del Fondo de 1971 contra el dictamen de los tres peritos originalmente nombrados por el Tribunal y fijó la cuantía de las pérdidas en BsF 769 892 085. El

Tribunal ordenó al capitán, como agente del propietario del buque, pagar BsF 2 844 983 y al Fondo de 1971 pagar BsF 400 628 022. También el Tribunal ordenó al capitán y al Fondo de 1971 pagar las costas procesales. El capitán y el Fondo de 1971 recurrieron la sentencia ante el Tribunal Superior Marítimo.

### Sentencia del Tribunal Superior Marítimo sobre la cuantía

En julio de 2011, el Tribunal Superior Marítimo desestimó los recursos presentados por el capitán y el Fondo de 1971 contra la sentencia del Tribunal de Primera Instancia Marítimo sobre la cuantía de indemnización. El Fondo de 1971 argumentó en su recurso, entre otras cosas, que la cuantía era excesiva en relación con los ingresos normales obtenidos por los pescadores en 1997 y que se infringía el derecho procesal venezolano (caducidad surgida por inactividad de los sujetos procesales (perención de la instancia)). El Tribunal Superior Marítimo rechazó los argumentos, señalando que los peritos habían seguido los parámetros especificados en su decisión de septiembre de 2009 y, en su lugar, confirmó la sentencia de marzo de 2011 del Tribunal de Primera Instancia Marítimo, que había ordenado al Fondo de 1971 pagar BsF 400 628 022<sup>222</sup>, más las costas judiciales.

El capitán, el propietario del buque y el Fondo de 1971 solicitaron al Tribunal Superior Marítimo autorización para recurrir al Tribunal Supremo. La autorización fue denegada. El Fondo de 1971 apeló contra esta decisión.

### Sentencia del Tribunal Supremo sobre la cuantía

En noviembre de 2011, el Tribunal Supremo rechazó el recurso del Fondo de 1971 contra la sentencia de julio de 2011 del Tribunal Superior Marítimo en relación con la cuantía de la pérdida.

En marzo de 2012, el Fondo de 1971 apeló ante la Sala Constitucional del Tribunal Supremo contra la decisión del Tribunal Supremo en relación con la cuantía de la pérdida.

### Sentencia de la Sala Constitucional del Tribunal Supremo sobre la cuantía

En agosto de 2012, la Sala Constitucional del Tribunal Supremo rechazó el recurso del Fondo de 1971 contra la sentencia del Tribunal Supremo sobre la cuantía de la pérdida. En la sentencia,

el Tribunal decidió que se debería pagar la cuantía adjudicada a cada pescador de acuerdo a la evaluación de los peritos judiciales.

### Ejecución de la sentencia del Tribunal Superior Marítimo

En marzo de 2012, el Sindicato Único de Pescadores de Puerto Miranda presentó peticiones al Tribunal de Primera Instancia Marítimo para que ordenara al propietario del buque y al Fondo de 1971 pagar conforme a la sentencia del Tribunal Superior Marítimo, y para que ordenara al Banco Venezolano de Crédito transferir al Tribunal la cuantía de la garantía bancaria que constituye el fondo de limitación del propietario del buque. El Tribunal de Primera Instancia Marítimo aceptó la petición del Sindicato de Puerto Miranda en lo que se refiere a la ejecución de la sentencia y fijó una fecha para que el propietario del buque y el Fondo pagaran las cuantías adjudicadas por el Tribunal Superior Marítimo.

En abril de 2012, el Fondo de 1971 presentó alegatos al Tribunal de Primera Instancia Marítimo solicitándole que suspendiera la ejecución de la sentencia. En los alegatos, el Fondo argüía que, según el artículo 4, párrafo 5, del Convenio del Fondo de 1971, la cuantía de indemnización correspondiente al Fondo de 1971 debía distribuirse entre todas las víctimas reconocidas del siniestro en proporción a las cuantías admitidas de los daños. Por tanto, sobre la base del principio de distribución por igual entre todos los demandantes del fondo de limitación del propietario del buque contemplado en el CRC de 1969, no se pueden efectuar pagos hasta que la demanda de FETRAPESCA haya alcanzado una etapa final del procedimiento.

En agosto de 2012, el capitán presentó alegatos solicitando también al Tribunal que suspendiera la ejecución de la sentencia sobre la base de la distribución de la limitación del propietario del buque entre los demandantes en virtud del artículo V.4 del CRC de 1969.

En septiembre de 2012, el Tribunal de Primera Instancia Marítimo rechazó la petición del capitán y del Fondo de 1971 de suspender la ejecución de la sentencia.

Asimismo, en septiembre de 2012, el Sindicato Único de Pescadores de Puerto Miranda pidió a la Sala Constitucional

del Tribunal Supremo que enmendara su sentencia dictada en agosto de 2012 y que pronunciara una nueva decisión ordenando a los demandados que no efectúen el pago a los pescadores directamente, sino al Sindicato Único de Pescadores de Puerto Miranda. El Fondo de 1971 se opuso a esta petición.

### Consideraciones

En la sesión de octubre de 2011 del Consejo Administrativo del Fondo de 1971, el Director presentó un documento en el que formuló observaciones sobre las cuestiones más importantes que se trataron en la sentencia de la Sala Constitucional del Tribunal Supremo dictada en junio de 2011 y sobre el carácter ejecutorio de la misma. En el documento, el Director informaba al Consejo Administrativo de lo siguiente.

### Caducidad

En su sentencia, la Sala Constitucional del Tribunal Supremo había rechazado el recurso del Fondo de 1971 con respecto a la caducidad por los mismos motivos expuestos por el Tribunal Supremo y el Tribunal Superior Marítimo, a saber que, para evitar la caducidad, solo era necesario iniciar una acción judicial contra el propietario del buque o su asegurador en un plazo de tres años contados a partir de la fecha en que se produjeron los daños.

El Director mantuvo el punto de vista de que la acción a la que se refiere el artículo 6, párrafo 1, del Convenio del Fondo de 1971 podía entablarse contra el Fondo de 1971 o contra el propietario del buque. Si la acción era contra el propietario del buque, para evitar que caducase la demanda, el demandante debía notificar la acción formalmente al Fondo de 1971 en un plazo de tres años.

En opinión del Director, la interpretación del artículo 6 del Convenio del Fondo de 1971 establecida por los tribunales venezolanos no podía ser correcta ya que, si para evitar la caducidad, solo fuese necesario que un demandante entablase una acción contra el propietario del buque en el plazo de tres años desde la fecha en la que se produjeron los daños, no habría necesidad de incluir una cláusula que requiera la notificación formal de dicha acción al Fondo de 1971 en el mismo plazo.

El Director aceptó que el artículo 6, párrafo 1, del Convenio del Fondo de 1971 no estipulaba contra quién se ha de iniciar la ▶

<sup>222</sup> Los peritos judiciales calcularon que la cuantía total disponible para la indemnización en virtud del CRC de 1969 y del Convenio del Fondo de 1971 (60 millones DEG) era equivalente a BsF 403 473 004,80 y que la indemnización que debía pagar el Fondo de 1971 era de BsF 400 628 022 (BsF 403 473 004,80 menos BsF 2 844 983).

acción referida dentro del plazo de tres años. Sin embargo, como el CRC de 1969 estipulaba la relación entre la víctima de los daños ocasionados por contaminación, el propietario del buque y su asegurador, era lógico que toda acción judicial que se requiera en virtud de ese Convenio fuera una acción contra el propietario del buque y/o su asegurador. De modo similar, como el Convenio del Fondo de 1971 estipulaba la relación entre la víctima de los daños ocasionados por contaminación y el Fondo de 1971, era lógico pensar que toda acción judicial requerida en virtud de ese Convenio sería una acción contra el Fondo de 1971.

El Director estaba de acuerdo con la opinión del Consejo Administrativo de que la interpretación correcta del artículo 6, párrafo 1, del Convenio del Fondo de 1971 era que la acción a iniciar en el plazo de tres años era una acción contra el Fondo de 1971, y que la notificación a efectuar era la de la acción contra el propietario del buque o su asegurador según el artículo 7, párrafo 6.

#### Aplicación de la regla de la sana crítica por los tribunales

En su documento, el Director observó con preocupación que la Sala Constitucional del Tribunal Supremo consideró que el Tribunal sólo debía emplear la regla de la sana crítica para determinar la cuantía de las pérdidas a falta de normas especiales relativas a la valoración de las pruebas o, en su defecto, debía aplicar las reglas establecidas en el Código de Procedimiento Civil.

#### La cuantía de la evaluación

Los peritos judiciales nombrados por el Tribunal de Primera Instancia Marítimo evaluaron la indemnización a pagar a los pescadores representados por el Sindicato Único de Pescadores de Puerto Miranda en BsF 769 892 085 (£111,6 millones). De esta cuantía, BsF 726,3 millones (£105,3 millones) concernían a seis meses de lucro cesante de la captura de 849 embarcaciones. El Director observó que este importe equivalía a unos ingresos anuales de BsF 1 669 756 (£243 000) por embarcación. La evaluación de las reclamaciones en el siniestro del *Nissos Amorgos* indicaba que, en 1997, la media de los ingresos anuales de la venta de captura era de US\$17 400 (£11 000) por camarero. La cuantía calculada

por los peritos judiciales en el siniestro del *Plate Princess* era, por tanto, 22 veces superior a la del *Nissos Amorgos*. Como la pesca en cuestión es una actividad artesanal (las embarcaciones son pequeñas, en su mayoría tienen menos de 10 m de eslora, y normalmente una tripulación de dos personas), el Director consideró que la pérdida evaluada superaba, con mucho, cualquier pérdida real que pudiera haber ocurrido, incluso si se hubiera suspendido la actividad.

#### Cálculo de la cuantía a pagar por el Fondo de 1971

El Tribunal Marítimo calculó el límite de responsabilidad del propietario del buque y la cuantía total disponible para la indemnización en virtud de los Convenios utilizando los tipos de cambio DEG/bolívar aplicables en fechas que diferían en 14 años. Puesto que el bolívar se había depreciado en relación con el DEG en alrededor del 750 % durante el periodo en cuestión, los importes que por orden del Tribunal debía pagar el propietario del buque, o su asegurador, y el Fondo de 1971 diferían sustancialmente de los que se hubiesen aplicado si la cuantía de limitación del propietario del buque y la cuantía de indemnización disponible en virtud de los Convenios se hubiesen calculado usando los tipos de cambio DEG/moneda nacional aplicables en la misma fecha.

#### Proveer notificación en un plazo razonable y bastante oportunidad para que el Fondo de 1971 presente su caso

El Director opina que no se le ha dado al Fondo de 1971 un plazo razonable y bastante oportunidad para presentar su caso, tal como se estipula en el artículo X del CRC de 1969. El Director considera que no solo porque los documentos presentados como prueba por los demandantes en apoyo de su demanda no estuvieron a disposición del Fondo de 1971 antes del plazo límite de presentación de los alegatos de defensa, sino también porque hubiera sido imposible hacer una investigación adecuada y presentar una defensa pormenorizada contra una reclamación presentada al cabo de casi 11 años de acaecido el siniestro, incluso si el Tribunal le hubiese concedido suficiente tiempo para el análisis de las pruebas documentales antes de la presentación de los alegatos de defensa. El Director consideró que este era el caso en particular,

puesto que en opinión del experto que examinó la documentación, era obvio que varios de los documentos presentados como prueba habían sido falsificados.

#### Consideraciones del Consejo Administrativo del Fondo de 1971

##### Marzo de 2011

En la sesión de marzo de 2011 del Consejo Administrativo del Fondo de 1971, el Director presentó un documento en el que informaba de las novedades respecto del siniestro del *Plate Princess* y pedía al Consejo Administrativo del Fondo de 1971 que le impartiese las instrucciones que estimase convenientes. Ese mismo mes, la delegación venezolana presentó dos documentos en los que se solicitaba al Director efectuar los pagos de indemnización sin dilación. Por consiguiente, era necesario que el Consejo Administrativo decidiese si daría instrucciones al Director para efectuar el pago inmediato.

Una gran mayoría de delegaciones expresó la preocupación de que no se había seguido el debido proceso legal para llegar a las sentencias pronunciadas por los tribunales venezolanos, y además que no se había notificado con razonable antelación al Fondo de 1971 ni se le había dado suficiente oportunidad para presentar su caso con arreglo al artículo 8 del Convenio del Fondo de 1971 y al artículo X del CRC de 1969.

El Consejo Administrativo del Fondo de 1971 decidió impartir instrucciones al Director de no efectuar ningún pago respecto del siniestro del *Plate Princess* y de tenerle informado de la evolución de los procedimientos judiciales en los tribunales venezolanos.

##### Octubre de 2011

En la sesión de octubre de 2011, el Consejo Administrativo del Fondo de 1971 decidió confirmar sus instrucciones dadas en marzo de 2011 al Director de no efectuar ningún pago respecto del siniestro del *Plate Princess* y que continuase siguiendo los resultados de las acciones judiciales en Venezuela.

El Consejo Administrativo del Fondo de 1971 encargó también al Director que preparase un informe sobre los puntos planteados en la intervención de la delegación venezolana y otro sobre el fundamento jurídico del Fondo de 1971 para rehusar el pago en virtud del Artículo X del CRC de 1969, y que diera parte al Consejo Administrativo en su próxima sesión.

##### Abril de 2012

En su sesión de abril de 2012, el Consejo Administrativo del Fondo de 1971 encargó al Director que efectúe otro análisis del fundamento jurídico en que se basa el Fondo de 1971 para rehusar el pago en virtud del Artículo X del CRC de 1969 y que examine los puntos planteados por la República Bolivariana de Venezuela en su tercera intervención en esa reunión (véase el documento IOPC/APR12/12/1, párrafo 3.2.55) con la División de Asuntos Jurídicos y Relaciones Exteriores de la Organización Marítima Internacional (OMI).

##### Octubre de 2012

El Director encargó al Dr. Thomas A. Mensah, experto en asuntos relacionados con el Derecho del mar, el Derecho marítimo, el Derecho internacional del medio ambiente y Derecho internacional público, un análisis jurídico del artículo X del CRC de 1969 y un examen de los puntos suscitados por la República Bolivariana de Venezuela en consulta con la OMI. El dictamen jurídico del Dr. Mensah se adjunta al Anexo II del documento IOPC/OCT12/3/4/1, que fue presentado al Consejo Administrativo del Fondo de 1971 en su sesión de octubre de 2012.

El Dr. Mensah había concluido que, en su opinión, la decisión de los tribunales venezolanos sobre la cuestión de la caducidad era manifiestamente incorrecta ya que los derechos de los demandantes a indemnización en virtud del artículo 4 habían caducado, dado que no se entabló acción alguna en virtud del artículo 4 en los tres años contados a partir de la fecha en que se produjeron los daños, y tampoco se había notificado al Fondo >

de 1971 que se hubiera entablado una demanda de indemnización contra el propietario o su fiador con arreglo al CRC de 1969 en ese periodo, según lo estipula el artículo 7, párrafo 6, del Convenio del Fondo de 1971.

Asimismo, el Dr. Mensah había concluido que, existía un sólido respaldo a la afirmación de que la sentencia del tribunal venezolano sobre la cuantía de los daños estaba basada en pruebas que no eran genuinas, y que habían sido falsificadas para obtener la indemnización y que, en consecuencia, el Fondo de 1971 tendría un caso muy sólido si impugnaba la ejecución de la sentencia en los tribunales de otros Estados Contratantes por motivo de que la sentencia se había obtenido por fraude. El Dr. Mensah concluyó que ante un tribunal inglés, el Fondo de 1971 tendría la posibilidad de impugnar la ejecución de la sentencia, tanto en virtud del Convenio del Fondo de 1971 como del derecho consuetudinario inglés.

Respecto de la cuestión del debido proceso legal, el Dr. Mensah concluyó que el Fondo de 1971 tenía todo el derecho a impugnar la ejecución de la sentencia del tribunal venezolano afirmando que no se le había dado una oportunidad justa de exponer su caso ante el tribunal venezolano, en virtud del artículo 8 del Convenio del Fondo de 1971, asociado al artículo X del CRC de 1969, y, por referencia, al derecho consuetudinario inglés que también reconocía el derecho de una parte a impugnar la ejecución de la sentencia de un tribunal extranjero por motivo de que no se le había dado una oportunidad razonable de exponer su caso.

En respuesta a la tercera intervención de la delegación venezolana durante la sesión del Consejo Administrativo del Fondo de 1971 de abril de 2012, el Dr. Mensah había concluido que la intervención no era admisible en derecho y en la práctica y que la alegación de que Venezuela “automáticamente pasó a ser Parte en el Protocolo

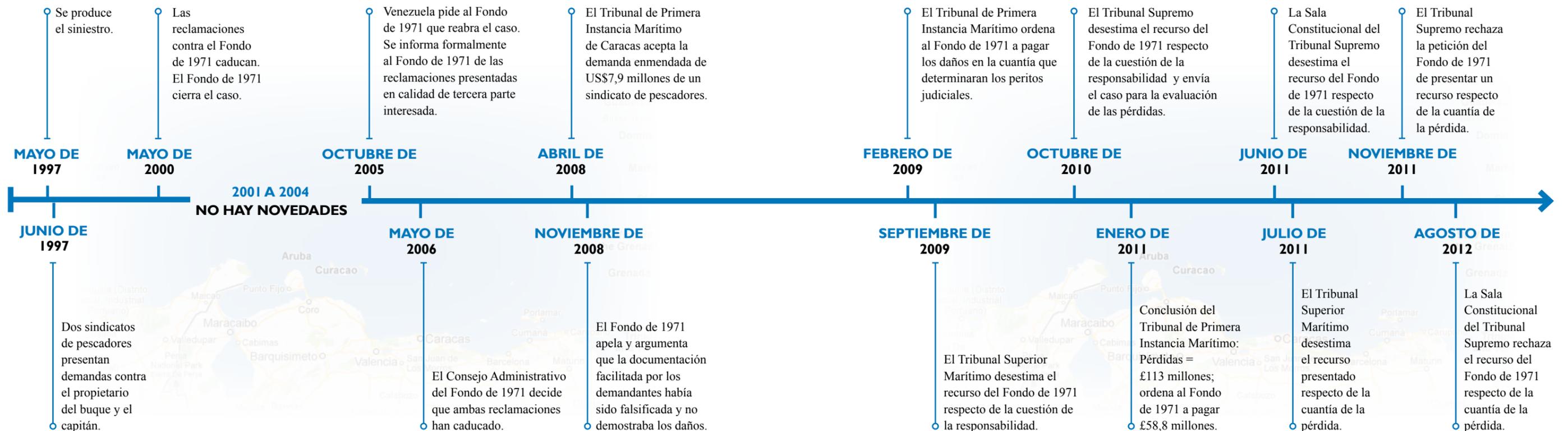
de 1992” cuando el Convenio del Fondo de 1971 entró en vigor para Venezuela era de hecho incorrecta. Venezuela no fue Parte en el Convenio del Fondo de 1992 hasta julio de 1999. Además, la alegación de Venezuela de que los Estados Miembros del Fondo de 1992 eran responsables respecto de los siniestros que ocurrieron cuando el Fondo de 1971 estaba en vigor, aun cuando no eran miembros del Fondo de 1971, carecía de fundamento jurídico y de hecho que estaba en conflicto directo con las disposiciones expresas del Convenio del Fondo de 1971 y los principios del Derecho internacional general de tratados.

**Decisión del Consejo Administrativo del Fondo de 1971 en octubre de 2012**

El Consejo Administrativo del Fondo de 1971 decidió mantener las decisiones tomadas anteriormente, de no efectuar pagos en relación con este siniestro y oponerse a la ejecución de la sentencia. El Consejo Administrativo del Fondo de 1971 le encargó también al Director que continúe defendiendo los intereses del Fondo de 1971 en todas las acciones judiciales en Venezuela.

\*Todos los documentos de las reuniones están disponibles en [www.iopcfunds.org/documentsservices](http://www.iopcfunds.org/documentsservices)

**Relación cronológica de los acontecimientos clave tras el siniestro del Plate Princess**



# Fondo de 1971: Resumen de siniestros

| Buque                      | Fecha del siniestro | Lugar del siniestro           | Estado de abanderamiento del buque | Tonelada de registro bruto (TRB) | Límite de responsabilidad del propietario del buque en virtud del CRC de 1969 | Causa del siniestro | Cantidad estimada de hidrocarburos derramados (toneladas) | Indemnización pagada por el Fondo de 1971 al 31.10.12 | Compensación pagada por el Fondo de 1971 | Último año en el que se publicó en el Informe anual/sobre siniestros |
|----------------------------|---------------------|-------------------------------|------------------------------------|----------------------------------|---|---------------------|---|---|--|--|
| <i>Irving Whale</i>        | 07.09.1970          | Golfo de San Lorenzo (Canadá) | Canadá                             | 2 261                            | Desconocido   | Hundimiento         | Desconocida   | 0   |  | 1998   |
| <i>Antonio Gramsci</i>     | 27.02.1979          | Ventspils (URSS)              | URSS                               | 27 694                           | RUB 2 431 584   | Encalladura         | 5 500   | SKr 95 707 157  |  | 1980   |
| <i>Miya Maru N°8</i>       | 22.03.1979          | Bisan Seto (Japón)            | Japón                              | 997                              | ¥ 37 710 340  | Abordaje            | 540   | ¥ 140 110 582   | ¥ 9 427 585                              | 1980   |
| <i>Tarpenbek</i>           | 21.06.1979          | Selsey Bill (Reino Unido)     | Alemania                           | 999                              | £63 356   | Abordaje            | Desconocida   | £363,550  |  | 1986   |
| <i>Mebaruzaki Maru N°5</i> | 08.12.1979          | Mebaru (Japón)                | Japón                              | 19                               | ¥ 845 480   | Hundimiento         | 10  | ¥ 10 188 335  | ¥ 211 370                                | 1981   |
| <i>Showa Maru</i>          | 09.01.1980          | Estrecho de Naruto (Japón)    | Japón                              | 199                              | ¥ 8 123 140   | Abordaje            | 100   | ¥ 103 104 874   | ¥ 2 030 785                              | 1981   |
| <i>Unsei Maru</i>          | 09.01.1980          | Akune (Japón)                 | Japón                              | 99                               | ¥ 3 143 180   | Abordaje            | <140  | 0   |  | 1982   |
| <i>Tanio</i>               | 07.03.1980          | Bretaña (Francia)             | Madagascar                         | 18 048                           | FFr 11 833 718  | Ruptura             | 13 500  | FFr 222 140 643                                       |  | 1988   |
| <i>Furenäs</i>             | 03.06.1980          | Oresund (Suecia)              | Suecia                             | 999                              | SKr 612 443   | Abordaje            | 200   | SKr 3 187 687<br>DKr 418 589                          | SKr 153 111                              | 1982   |
| <i>Hosei Maru</i>          | 21.08.1980          | Miyagi (Japón)                | Japón                              | 983                              | ¥ 35 765 920  | Abordaje            | 270   | ¥ 213 322 865   | ¥ 8 941 480                              | 1982   |
| <i>Jose Marti</i>          | 07.01.1981          | Dalarö (Suecia)               | URSS                               | 27 706                           | SKr 23 844 593  | Encalladura         | 1 000   | 0   |  | 1987   |
| <i>Suma Maru N°11</i>      | 21.11.1981          | Karatsu (Japón)               | Japón                              | 199                              | ¥ 7 396 340   | Encalladura         | 10  | ¥ 6 426 857   | ¥ 1 849 085                              | 1984   |
| <i>Globe Asimi</i>         | 22.11.1981          | Klaipeda (URSS)               | Gibraltar                          | 12 404                           | RUB 1 350 324   | Encalladura         | >16 000   |   | US\$ 467 953                             | 1982   |
| <i>Ondina</i>              | 03.03.1982          | Hamburgo (Alemania)           | Países Bajos                       | 31 030                           | DM 10 080 383   | Descarga            | 200-300   | DM 11 345 174   |  | 1984   |
| <i>Shiota Maru N°2</i>     | 31.03.1982          | Isla de Takashima (Japón)     | Japón                              | 161                              | ¥ 6 304 300   | Encalladura         | 20  | ¥ 72 671 789  |  | 1982   |
| <i>Fukutoko Maru N°8</i>   | 03.04.1982          | Bahía de Tachibana (Japón)    | Japón                              | 499                              | ¥ 20 844 440  | Abordaje            | 85  | ¥ 363 731 755   | ¥ 5 211 110                              | 1984   |
| <i>Kifuku Maru N°35</i>    | 01.12.1982          | Ishinomaki (Japón)            | Japón                              | 107                              | ¥ 4 271 560   | Hundimiento         | 33  | ¥ 598 181   |  | 1983   |
| <i>Shinkai Maru N°3</i>    | 21.06.1983          | Ichikawa (Japón)              | Japón                              | 48                               | ¥ 1 880 940   | Descarga            | 3,5   | ¥ 1 005 160   | ¥ 470 235                                | 1984   |
| <i>Eiko Maru N°1</i>       | 13.08.1983          | Karakuwazaki (Japón)          | Japón                              | 999                              | ¥ 39 445 920  | Abordaje            | 357   | ¥ 24 735 109  | ¥ 9 861 480                              | 1988   |
| <i>Koei Maru N°3</i>       | 22.12.1983          | Nagoya (Japón)                | Japón                              | 82                               | ¥ 3 091 660   | Abordaje            | 49  | ¥ 26 982 248  | ¥ 772 915                                | 1986   |
| <i>Tsunehisa Maru N°8</i>  | 26.08.1984          | Osaka (Japón)                 | Japón                              | 38                               | ¥ 964 800   | Hundimiento         | 30  | ¥ 16 610 200  | ¥ 241 200                                | 1985   |
| <i>Koho Maru N°3</i>       | 05.11.1984          | Hiroshima (Japón)             | Japón                              | 199                              | ¥ 5 385 920   | Encalladura         | 20  | ¥ 94 111 818  | ¥ 1 346 480                              | 1986   |
| <i>Koshun Maru N°1</i>     | 05.03.1985          | Bahía de Tokio (Japón)        | Japón                              | 68                               | ¥ 1 896 320   | Abordaje            | 80  | ¥ 26 124 589  | ¥ 474 080                                | 1990   |
| <i>Patmos</i>              | 21.03.1985          | Estrecho de Messina (Italia)  | Grecia                             | 51 627                           | Lit 13 263 703 650  | Abordaje            | 700   | 0   |  | 1994   |
| <i>Jan</i>                 | 02.08.1985          | Aalborg (Dinamarca)           | Alemania                           | 1 400                            | DKr 1 576 170   | Encalladura         | 300   | DKr 9 455 661   | DKr 394 043                              | 1988   |

\*Todos los informes anuales y los informes sobre siniestros hasta el año 1978 están disponibles en [www.iopcfunds.org/publications](http://www.iopcfunds.org/publications).

| Buque                    | Fecha del siniestro | Lugar del siniestro                     | Estado de abanderamiento del buque | Tonelada de registro bruto (TRB) | Límite de responsabilidad del propietario del buque en virtud del CRC de 1969 | Causa del siniestro                        | Cantidad estimada de hidrocarburos derramados (toneladas) | Indemnización pagada por el Fondo de 1971 al 31.10.12 | Compensación pagada por el Fondo de 1971 | Último año en el que se publicó en el Informe anual/sobre siniestros |
|--------------------------|---------------------|---|------------------------------------|----------------------------------|---|--|---|---|--|--|
| <i>Rose Garden Maru</i>  | 26.12.1985          | Umm al Qaiwain (Emiratos Árabes Unidos) | Panamá                             | 2 621                            | US\$ 364 182  | Mal manejo del suministro de hidrocarburos | Desconocida   | 0   |  | 1987   |
| <i>Brady Maria</i>       | 03.01.1986          | Estuario del Elba (Alemania)            | Panamá                             | 996                              | DM 324 629  | Abordaje                                   | 200   | DM 3 220 511  |  | 1988   |
| <i>Take Maru N°6</i>     | 09.01.1986          | Sakai-Senboku (Japón)                   | Japón                              | 83                               | ¥ 3 876 800   | Descarga                                   | 0,1   |   | ¥ 104 987                                | 1987   |
| <i>Oued Gueterini</i>    | 18.12.1986          | Argel (Argelia)                         | Argelia                            | 1 576                            | Din1 175 064  | Descarga                                   | 15  | US \$ 1 133<br>FFr 708 824<br>Din 5 650<br>£126 120   | Din 293 766                              | 1990   |
| <i>Thuntank 5</i>        | 21.12.1986          | Gävle (Suecia)                          | Suecia                             | 2 866                            | SKr 2 741 746   | Encalladura                                | 150-200   | SKr 23 217 632  | SKr 685 437                              | 1992   |
| <i>Antonio Gramsci</i>   | 06.02.1987          | Borgå (Finlandia)                       | URSS                               | 27 706                           | RUB 2 431 854   | Encalladura                                | 600-700   | FM 1 849 924  |  | 1990   |
| <i>Southern Eagle</i>    | 15.06.1987          | Sada Misaki (Japón)                     | Panamá                             | 4 461                            | ¥ 93 874 528  | Abordaje                                   | 15  | 0   |  | 1989   |
| <i>El Hani</i>           | 22.07.1987          | Indonesia                               | Libia                              | 81 412                           | £7 900 000  | Encalladura                                | 3 000   | 0   |  | 1988   |
| <i>Akari</i>             | 25.08.1987          | Dubai (Emiratos Árabes Unidos)          | Panamá                             | 1 345                            | £92 800   | Incendio                                   | 1 000   | Dhr 864 292<br>US\$ 187 165                           |  | 1992   |
| <i>Tolmiros</i>          | 11.09.1987          | Costa occidental (Suecia)               | Grecia                             | 48 914                           | SKr 50 millones   | Desconocida                                | 200   | 0   |  | 1992   |
| <i>Hinode Maru N°1</i>   | 18.12.1987          | Yawatahama (Japón)                      | Japón                              | 19                               | ¥ 608 000   | Mal manejo de la carga                     | 25  | ¥ 1 847 225   | ¥ 152 000                                | 1989   |
| <i>Amazzone</i>          | 31.01.1988          | Bretaña (Francia)                       | Italia                             | 18 325                           | FFr13 860 369   | Tanques averiados por temporal             | 2 000   | FFr 1 286 977   |  | 1992   |
| <i>Taiyo Maru N°13</i>   | 12.03.1988          | Yokohama (Japón)                        | Japón                              | 86                               | ¥ 2 476 800   | Descarga                                   | 6   | ¥ 6 134 885   | ¥ 619 200                                | 1989   |
| <i>Czantoria</i>         | 08.05.1988          | St. Romuald (Canadá)                    | Canadá                             | 81 197                           | Desconocido   | Choque contra muelle                       | Desconocida   | 0   |  | 1991   |
| <i>Kasuga Maru N°1</i>   | 10.12.1988          | Kyoga Misaki (Japón)                    | Japón                              | 480                              | ¥ 17 015 040  | Hundimiento                                | 1 100   | ¥ 425 365 167   | ¥ 4 253 760                              | 1992   |
| <i>Nestucca</i>          | 23.12.1988          | Isla de Vancouver (Canadá)              | Estados Unidos de América          | 1 612                            | Desconocido   | Abordaje                                   | Desconocida   | 0   |  | 1991   |
| <i>Fukkol Maru N°12</i>  | 15.05.1989          | Shiogama (Japón)                        | Japón                              | 94                               | ¥ 2 198 400   | Rebose de tubería de suministro            | 0,5   | ¥ 492 635   | ¥ 549 600                                | 1990   |
| <i>Tsubame Maru N°58</i> | 18.05.1989          | Shiogama (Japón)                        | Japón                              | 74                               | ¥ 2 971 520   | Mal manejo del transvase de hidrocarburos  | 7   | ¥ 19 159 905  | ¥ 742 880                                | 1991   |
| <i>Tsubame Maru N°16</i> | 15.06.1989          | Kushiro (Japón)                         | Japón                              | 56                               | ¥ 1 613 120   | Descarga                                   | Desconocida   | ¥ 273 580   | ¥ 403 880                                | 1990   |
| <i>Kifuku Maru N°103</i> | 28.06.1989          | Otsuji (Japón)                          | Japón                              | 59                               | ¥ 1 727 040   | Mal manejo de la carga                     | Desconocida   | ¥ 8 285 960   | ¥ 431 761                                | 1990   |
| <i>Nancy Orr Gaucher</i> | 25.07.1989          | Hamilton (Canadá)                       | Liberia                            | 2 829                            | Can\$ 473 766   | Rebose durante la descarga                 | 250   | 0   |  | 1990   |
| <i>Dainichi Maru N°5</i> | 28.10.1989          | Yaizu (Japón)                           | Japón                              | 174                              | ¥ 4 199 680   | Mal manejo de la carga                     | 0,2   | ¥ 2 160 610   | ¥ 1 049 920                              | 1991   |

\*Todos los informes anuales y los informes sobre siniestros hasta el año 1978 están disponibles en [www.iopcfunds.org/publications](http://www.iopcfunds.org/publications).

| Buque                    | Fecha del siniestro | Lugar del siniestro           | Estado de abanderamiento del buque | Tonelada de registro bruto (TRB) | Límite de responsabilidad del propietario del buque en virtud del CRC de 1969 | Causa del siniestro                              | Cantidad estimada de hidrocarburos derramados (toneladas) | Indemnización pagada por el Fondo de 1971 al 31.10.12 | Compensación pagada por el Fondo de 1971 | Último año en el que se publicó en el Informe anual/sobre siniestros |
|--------------------------|---------------------|-------------------------------|------------------------------------|----------------------------------|---|--|---|---|--|--|
| <i>Daito Maru N°3</i>    | 05.04.1990          | Yokohama (Japón)              | Japón                              | 93                               | ¥ 2 495 360   | Mal manejo de la carga                           | 3   | ¥ 5 490 570   | ¥ 623 840                                | 1992   |
| <i>Kazuei Maru N°10</i>  | 11.04.1990          | Osaka (Japón)                 | Japón                              | 121                              | ¥ 3 476 160   | Abordaje   | 30  | ¥ 49 443 626  | ¥ 869 040                                | 1991   |
| <i>Fuji Maru N°3</i>     | 12.04.1990          | Yokohama (Japón)              | Japón                              | 199                              | ¥ 5 352 000   | Rebose durante las operaciones de abastecimiento | Desconocida   | ¥ 96 431  | ¥ 1 338 000                              | 1991   |
| <i>Volgoneft 263</i>     | 14.05.1990          | Karlskrona (Suecia)           | URSS                               | 3 566                            | SKr 3 205 204   | Abordaje   | 800   | SKr 16 849 328  |  | 1992   |
| <i>Hato Maru N°2</i>     | 27.07.1990          | Kobe (Japón)                  | Japón                              | 31                               | ¥ 803 200   | Mal manejo de la carga                           | Desconocida   | ¥ 1 087 700   | ¥ 200 800                                | 1991   |
| <i>Bonito</i>            | 12.10.1990          | Río Támesis (Reino Unido)     | Suecia                             | 2 866                            | £241 000  | Mal manejo de la carga                           | 20  | 0   |  | 1993   |
| <i>Rio Orinoco</i>       | 16.10.1990          | Isla de Anticosti (Canadá)    | Islas Caimán                       | 5 999                            | Can\$ 1 182 617   | Encalladura                                      | 185   | Can\$ 12 831 891                                      |  | 1995   |
| <i>Portfield</i>         | 05.11.1990          | Pembroke, Gales (Reino Unido) | Reino Unido                        | 481                              | £39 970   | Hundimiento                                      | 110   | £259 509  | £17,155                                  | 1995   |
| <i>Vistabella</i>        | 07.03.1991          | Caribe                        | Trinidad y Tabago                  | 1 090                            | 144 970 DEG   | Hundimiento                                      | Desconocida   | €1 255 803<br>£14 250                                 |  | 2012   |
| <i>Hokunan Maru N°12</i> | 05.04.1991          | Isla de Okushiri (Japón)      | Japón                              | 209                              | ¥ 3 523 520   | Encalladura                                      | Desconocida   | ¥ 6 144 829   | ¥ 880 880                                | 1993   |
| <i>Agip Abruzzo</i>      | 10.04.1991          | Livorno (Italia)              | Italia                             | 98 544                           | Lit 22 525 millones   | Abordaje   | 2 000   | 0   | Lit 1 666 031 931                        | 1995   |
| <i>Haven</i>             | 11.04.1991          | Génova (Italia)               | Chipre                             | 109 977                          | Lit 23 950 220 000  | Incendio y explosión                             | Desconocida   | Lit 71 584 970 783<br>FFr 23 510 228                  | £2 500 000                               | 1999   |
| <i>Kaiko Maru N°86</i>   | 12.04.1991          | Nomazaki (Japón)              | Japón                              | 499                              | ¥ 14 660 480  | Abordaje   | 25  | ¥ 93 067 813  | ¥ 3 665 120                              | 1993   |
| <i>Kumi Maru N°12</i>    | 27.12.1991          | Bahía de Tokio (Japón)        | Japón                              | 113                              | ¥ 3 058 560   | Abordaje   | 5   | ¥ 1 056 518   | ¥ 764 640                                | 1995   |
| <i>Fukkol Maru N°12</i>  | 09.06.1992          | Ishinomaki (Japón)            | Japón                              | 94                               | ¥ 2 198 400   | Mal manejo del suministro de hidrocarburos       | Desconocida   | ¥ 4 243 997   | ¥ 549 600                                | 1993   |
| <i>Aegean Sea</i>        | 03.12.1992          | La Coruña (España)            | Grecia                             | 57 801                           | Pts 1 121 219 450   | Encalladura                                      | 73 500  | Pts 6 386 921 613                                     | Pts 278 197 307                          | 2012   |
| <i>Braer</i>             | 05.01.1993          | Shetland (Reino Unido)        | Liberia                            | 44 989                           | £4 883 840  | Encalladura                                      | 84 000  | £51 938 938   |  | 2007   |
| <i>Kihnu</i>             | 16.01.1993          | Tallinn (Estonia)             | Estonia                            | 949                              | 113 000 DEG   | Encalladura                                      | 140   | FM 543 618  |  | 1997   |
| <i>Sambo N°11</i>        | 12.04.1993          | Seúl (República de Corea)     | República de Corea                 | 520                              | KRW 77 786 224  | Encalladura                                      | 4   | KRW 219 714 755                                       |  | 1994   |
| <i>Taiko Maru</i>        | 31.05.1993          | Shioyazaki (Japón)            | Japón                              | 699                              | ¥ 29 205 120  | Abordaje   | 520   | ¥ 1 093 185 055                                       | ¥ 7 301 280                              | 1995   |
| <i>Ryoyo Maru</i>        | 23.07.1993          | Península de Izu (Japón)      | Japón                              | 699                              | ¥ 28 105 920  | Abordaje   | 500   | ¥ 8 433 001   | ¥ 7 026 480                              | 1996   |
| <i>Keumdong N°5</i>      | 27.09.1993          | Yeosu (República de Corea)    | República de Corea                 | 481                              | KRW 77 417 210  | Abordaje   | 1 280   | KRW 16 275 151 969                                    | KRW 12 857 130                           | 2004   |
| <i>Iliad</i>             | 09.10.1993          | Pilos (Grecia)                | Grecia                             | 33 837                           | Drs 1 496 533 000   | Encalladura                                      | 200   | 0   |  | 2012   |

\*Todos los informes anuales y los informes sobre siniestros hasta el año 1978 están disponibles en [www.iopcfunds.org/publications](http://www.iopcfunds.org/publications).

| Buque                              | Fecha del siniestro | Lugar del siniestro                      | Estado de abanderamiento del buque | Tonelada de registro bruto (TRB) | Límite de responsabilidad del propietario del buque en virtud del CRC de 1969 | Causa del siniestro                        | Cantidad estimada de hidrocarburos derramados (toneladas) | Indemnización pagada por el Fondo de 1971 al 31.10.12 | Compensación pagada por el Fondo de 1971 | Último año en el que se publicó en el Informe anual/sobre siniestros |
|------------------------------------|---------------------|--|------------------------------------|----------------------------------|---|--|---|---|--|--|
| <i>Seki</i>                        | 30.03.1994          | Fujairah (Emiratos Arabes Unidos y Omán) | Panamá                             | 153 506                          | 14 millones DEG   | Abordaje                                   | 16 000  | 0   |  | 1996   |
| <i>Daito Maru N°5</i>              | 11.06.1994          | Yokohama (Japón)                         | Japón                              | 116                              | ¥ 3 386 560   | Rebose durante las operaciones de carga    | 0,5   | ¥ 1 187 304   | ¥ 846 640                                | 1995   |
| <i>Toyotaka Maru</i>               | 17.10.1994          | Kainan (Japón)                           | Japón                              | 2,960                            | ¥ 81 823 680  | Abordaje                                   | 560   | ¥ 695 736 817   | ¥ 20 455 920                             | 1996   |
| <i>Hoyu Maru N°53</i>              | 31.10.1994          | Monbetsu (Japón)                         | Japón                              | 43                               | ¥ 1 089 280   | Mal manejo del suministro de hidrocarburos | Desconocida   | ¥ 4 157 715   | ¥ 272 320                                | 1995   |
| <i>Sung Il N°1</i>                 | 08.11.1994          | Onsan (República de Corea)               | República de Corea                 | 150                              | KRW 23 millones   | Encalladura                                | 18  | KRW 37 780 112  |  | 1996   |
| Derrame de procedencia desconocida | 30.11.1994          | Mohammedia (Marruecos)                   | -                                  | -                                | -   | Desconocida                                | Desconocida   | Mor Dhr 2 600 000                                     |  | 1997   |
| <i>Boyang N°51</i>                 | 25.05.1995          | Sandbaeg Do (República de Corea)         | República de Corea                 | 149                              | 19 817 DEG  | Abordaje                                   | 160   | 0   |  | 1998   |
| <i>Dae Woong</i>                   | 27.06.1995          | Kojung (República de Corea)              | República de Corea                 | 642                              | KRW 95 millones   | Encalladura                                | 1   | KRW 43 517 127  |  | 1998   |
| <i>Sea Prince</i>                  | 23.07.1995          | Yosu (República de Corea)                | Chipre                             | 144 567                          | KRW 18 308 275 906  | Encalladura                                | 5 035   | KRW 50 227 315 595                                    | KRW 7 410 928 540                        | 2003   |
| <i>Yeo Myung</i>                   | 03.08.1995          | Yosu (República de Corea)                | República de Corea                 | 138                              | KRW 21 465 434  | Abordaje                                   | 40  | KRW 1 553 029 739                                     |  | 2005   |
| <i>Shinryu Maru N°8</i>            | 04.08.1995          | Chita (Japón)                            | Japón                              | 198                              | ¥ 3 967 138   | Mal manejo del suministro de hidrocarburos | 0,5   | ¥ 9 634 576<br>US\$5 663                              |  | 1996   |
| <i>Senyo Maru</i>                  | 03.09.1995          | Ube (Japón)                              | Japón                              | 895                              | ¥ 20 203 325  | Abordaje                                   | 94  | ¥ 366 578 453   |  | 1997   |
| <i>Yuil N°1</i>                    | 21.09.1995          | Busán (República de Corea)               | República de Corea                 | 1 591                            | KRW 351 924 060   | Hundimiento                                | Desconocida   | KRW 27 177 996 728                                    |  | 2004   |
| <i>Honam Sapphire</i>              | 17.11.1995          | Yosu (República de Corea)                | Panamá                             | 142 488                          | 14 millones DEG   | Choque contra defensa                      | 1,800   | KRW 10 259 000 000                                    |  | 1999   |
| <i>Toko Maru</i>                   | 23.01.1996          | Anegasaki (Japón)                        | Japón                              | 699                              | ¥ 18 769 567  | Abordaje                                   | 4   | 0   |  | 1996   |
| <i>Sea Empress</i>                 | 15.02.1996          | Milford Haven, Gales (Reino Unido)       | Liberia                            | 77 356                           | £7 395 748  | Encalladura                                | 72 360  | £36 806 484   | £1 835 035                               | 2003   |
| <i>Kugenuma Maru</i>               | 06.03.1996          | Kawasaki (Japón)                         | Japón                              | 57                               | ¥ 1 175 055   | Mal manejo del suministro de hidrocarburos | 0,3   | ¥ 2 278 468   |  | 1997   |
| <i>Kriti Sea</i>                   | 09.08.1996          | Agioi Theodoroi (Grecia)                 | Grecia                             | 62 678                           | €6 576 100  | Mal manejo del suministro de hidrocarburos | 30  | €3 774 000  |  | 2009   |
| <i>N°1 Yung Jung</i>               | 15.08.1996          | Busán (República de Corea)               | República de Corea                 | 560                              | KRW 122 millones  | Encalladura                                | 28  | KRW 771 208 587                                       |  | 2000   |
| <i>Nakhodka</i>                    | 02.01.1997          | Isla de Oki (Japón)                      | Federación de Rusia                | 13 159                           | 1 588 000 DEG   | Ruptura                                    | 6 200   | ¥ 26 089 893 000                                      |  | 2002   |
| <i>Tsubame Maru N°31</i>           | 25.01.1997          | Otaru (Japón)                            | Japón                              | 89                               | ¥ 1 843 849   | Rebose durante las operaciones de carga    | 0,6   | ¥ 8 131 327   |  | 1998   |

\*Todos los informes anuales y los informes sobre siniestros hasta el año 1978 están disponibles en [www.iopcfunds.org/publications](http://www.iopcfunds.org/publications).

| Buque                   | Fecha del siniestro | Lugar del siniestro                        | Estado de abanderamiento del buque | Tonelada de registro bruto (TRB) | Límite de responsabilidad del propietario del buque en virtud del CRC de 1969 | Causa del siniestro                        | Cantidad estimada de hidrocarburos derramados (toneladas) | Indemnización pagada por el Fondo de 1971 al 31.10.12 | Compensación pagada por el Fondo de 1971 | Último año en el que se publicó en el Informe anual/sobre siniestros |
|-------------------------|---------------------|--|------------------------------------|----------------------------------|---|--|---|---|--|--|
| <i>Nissos Amorgos</i>   | 28.02.1997          | Maracaibo (Venezuela)                      | Grecia                             | 50 563                           | BsF 3,5 millones  | Encalladura                                | 3 600   | US \$ 24 397 612<br>Bs 359 675 468                    | US\$ 1 804 893                           | 2012   |
| <i>Daiwa Maru N°18</i>  | 27.03.1997          | Kawasaki (Japón)                           | Japón                              | 186                              | ¥ 3 372 368   | Mal manejo del suministro de hidrocarburos | 1   | ¥ 415 600 000   | ¥ 865 406                                | 1998   |
| <i>Jeong Jin N°101</i>  | 01.04.1997          | Busán (República de Corea)                 | República de Corea                 | 896                              | KRW 246 millones  | Rebose durante las operaciones de carga    | 124   | KRW 418 000 000                                       | KRW 58 000 000                           | 1998   |
| <i>Osung N°3</i>        | 03.04.1997          | Tunggado (República de Corea)              | República de Corea                 | 786                              | 104 500 DEG   | Encalladura                                | Desconocida   | KRW 7 674 268 000<br>¥ 851 039 365                    | KRW 37 963 635                           | 2001   |
| <i>Plate Princess</i>   | 27.05.1997          | Puerto Miranda (Venezuela)                 | Malta                              | 30 423                           | 3,6 millones DEG  | Rebose durante las operaciones de carga    | 3,2   | 0   |  | 2012   |
| <i>Diamond Grace</i>    | 02.07.1997          | Bahía de Tokio (Japón)                     | Panamá                             | 147 012                          | 14 millones DEG   | Encalladura                                | 1 500   | 0   |  | 1999   |
| <i>Katja</i>            | 07.08.1997          | Le Havre (Francia)                         | Bahamas                            | 52 079                           | €7,3 millones   | Choque contra muelle                       | 190   | 0   |  | 2008   |
| <i>Evoikos</i>          | 15.10.1997          | Estrecho de Singapur                       | Chipre                             | 80 823                           | 8 846 942 DEG   | Abordaje                                   | 29 000  | 0   |  | 2010   |
| <i>Kyungnam N°1</i>     | 07.11.1997          | Ulsan (República de Corea)                 | República de Corea                 | 168                              | KRW 43 543 015  | Encalladura                                | 15-20   | KRW 272 033 170                                       |  | 2000   |
| <i>Pontoon 300</i>      | 07.01.1998          | Hamriyah, Sharjah (Emiratos Arabes Unidos) | San Vicente y las Granadinas       | 4 233                            | No se dispone de cifras   | Hundimiento                                | 8 000   | Dhr 7 900 000   |  | 2008   |
| <i>Maritza Sayalero</i> | 08.06.1998          | Bahía de Carenero (Venezuela)              | Panamá                             | 28 338                           | 3 millones DEG  | Ruptura de tubería de descarga             | 262   | 0   |  | 2001   |
| <i>Al Jaziah 1</i>      | 24.01.2000          | Abu Dhabi (Emiratos Árabes Unidos)         | Honduras                           | 681                              | 3 millones DEG  | Hundimiento                                | 100-200   | Dhr 6 400 000   |  | 2010   |
| <i>Alambra</i>          | 17.09.2000          | Estonia                                    | Malta                              | 75 366                           | 7 600 000 DEG   | Corrosión                                  | 300   | 0   |  | 2009   |
| <i>Natuna Sea</i>       | 03.10.2000          | Indonesia                                  | Panamá                             | 51 095                           | 6 100 000 DEG   | Encalladura                                | 7,000   | 0   |  |  |
| <i>Zeinab</i>           | 14.04.2001          | Emiratos Árabes Unidos                     | Georgia                            | 2 178                            | 3 millones DEG  | Hundimiento                                | 400   | US \$ 884 000<br>Dhr 2 480 000                        |  | 2004   |
| <i>Singapura Timur</i>  | 28.05.2001          | Malasia                                    | Panamá                             | 1 369                            | 102 000 DEG   | Abordaje                                   | Desconocida   | US \$ 846 396<br>¥ 11 436 000                         | US \$ 25 000                             | 2004   |

\*Todos los informes anuales y los informes sobre siniestros hasta el año 1978 están disponibles en [www.iopcfunds.org/publications](http://www.iopcfunds.org/publications).

# Lista de monedas

| Moneda                               | Símbolo | £ por unidad de moneda al 31 de octubre de 2012, cuando proceda |
|--------------------------------------|---------|---|
| Bolívar fuerte venezolano**          | BsF     | 6,9189  |
| Corona danesa                        | DKr     |   |
| Corona sueca                         | SKr     |   |
| Derecho Especial de Giro             | DEG     | 1,0473  |
| Dinar argelino                       | Din     |   |
| Dírham marroquí                      | Mor Dhr |   |
| Dírham de los Emiratos Árabes Unidos | Dhr     |   |
| Dólar canadiense                     | Can\$   | 1,6103  |
| Dólar de los EE.UU.                  | US\$    | 1.6111  |
| Dracma griega*                       | Drs     |   |
| Euro                                 | €       | 1,2433  |
| Franco francés*                      | FFr     |   |
| Libra esterlina del Reino Unido      | £       |   |
| Lira italiana*                       | Lit     |   |
| Marco alemán*                        | DM      |   |
| Naira nigeriana                      | NGN     |   |
| Peseta española*                     | Pts     |   |
| Peso argentino                       | AR\$    | 7,6767  |
| Peso filipino                        | PHP     | 66,3672   |
| Ringgit malasio                      | RM      |   |
| Rublo ruso                           | RUB     | 50,5169   |
| Won de la República de Corea         | KRW     | 1 757,01  |
| Yen japonés                          | ¥       |   |

\* Moneda reemplazada por el euro (€) el 1 de enero de 2002.

\*\* En enero de 2008, el bolívar fuerte (BsF) reemplazó al bolívar (Bs) al tipo de cambio de 1 BsF = 1000 Bs. Hasta diciembre de 2011 la República Bolivariana de Venezuela empleó el término bolívar fuerte (BsF) para distinguir la nueva moneda de la antigua o bolívar (Bs). Sin embargo, dado que la antigua moneda se retiró de la circulación en enero de 2012, el Banco Central de Venezuela decidió que el empleo del término 'fuerte' ya no era necesario. Por consiguiente, el nombre actual de la moneda de Venezuela es bolívar (Bs). Para evitar cualquier confusión, el término bolívar fuerte (BsF) se ha utilizado en esta publicación para distinguir la moneda actual de Venezuela (desde 2008) de la moneda anterior (antes de 2008).

# Agradecimientos

## Fotografías

|                                     |  |
|-------------------------------------|--|
| Portada ( <i>Alfa I</i> )           | Press Association Images                                 |
| Página 8 ( <i>Erika</i> )           | Press Association Images                                 |
| Página 10 ( <i>Erika</i> )          | International Tanker Owners Pollution Federation (ITOPF) |
| Página 18 ( <i>Prestige</i> )       | Press Association Images                                 |
| Página 23 ( <i>Solar I</i> )        | ITOPF  |
| Página 26 ( <i>Volgoneft 139</i> )  | Press Association Images                                 |
| Página 31 ( <i>Hebei Spirit</i> )   | FIDAC  |
| Página 36 ( <i>Hebei Spirit</i> )   | FIDAC  |
| Página 40 (Siniestro en Argentina)  | Press Association Images                                 |
| Página 48 ( <i>JS Amazing</i> )     | FIDAC  |
| Página 55 ( <i>Alfa I</i> )         | FIDAC  |
| Página 64 ( <i>Aegean Sea</i> )     | Press Association Images                                 |
| Página 67 ( <i>Iliad</i> )          | ITOPF  |
| Página 73 ( <i>Nissos Amorgos</i> ) | ITOPF  |
| Página 78                           | You Inspire Photography                                  |

Publicado por los Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos  
Copyright ©FIDAC 2013

La reproducción de esta publicación está permitida exclusivamente con fines personales y educativos, pero se deberá incluir la fuente. Queda prohibida la reproducción, arriendo o préstamo con fines comerciales de la misma.

Se reservan todos los demás derechos.

Preimpresión por thecircus.uk.com

Impreso por Micropress Printers



Este informe se ha imprimido en papel reciclado.





FONDOS INTERNACIONALES DE INDEMNIZACIÓN DE DAÑOS DEBIDOS  
A CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS

T + 44 (0)20 7592 7100    [info@iopcfunds.org](mailto:info@iopcfunds.org)

F + 44 (0)20 7592 7111    [www.iopcfunds.org](http://www.iopcfunds.org)

Portland House, Bressenden Place, Londres, SW1E 5PN, Reino Unido