

**FONDOS INTERNACIONALES
DE INDEMNIZACIÓN DE DAÑOS
DEBIDOS A LA CONTAMINACIÓN
POR HIDROCARBUROS**



**INFORME ANUAL
1999**

**INFORME SOBRE LAS ACTIVIDADES
DE LOS FONDOS INTERNACIONALES
DE INDEMNIZACIÓN DE DAÑOS
DEBIDOS A LA CONTAMINACIÓN
POR HIDROCARBUROS
EN 1999**



Ninguna fotografía de este Informe Anual podrá reproducirse
sin el permiso previo por escrito de los FIDAC.

Fotografía de la portada:
Erika - Francia
(fotografía: Marina Nacional)

Impreso en Gran Bretaña por:
Repro Workshop Ltd, Caker Stream Road, Alton, Hampshire
Teléfono: (01420) 89449

PRÓLOGO

El Director de los Fondos Internacionales de Indemnización de Daños Debidos a la Contaminación por Hidrocarburos de 1971 y 1992 (FIDAC) presenta el Informe sobre las actividades de las Organizaciones durante 1999. Este es el 21º año de funcionamiento del Fondo de 1971 y el 4º año de funcionamiento del Fondo de 1992.

El Fondo de 1971 fue creado en 1978 para administrar el sistema de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos establecido en virtud del Convenio de responsabilidad civil de 1969 y del Convenio del Fondo de 1971. En 1992 se aprobaron Protocolos que enmendaron el Convenio de responsabilidad civil de 1969 y el Convenio del Fondo de 1971. Dichos Protocolos entraron en vigor el 30 de mayo de 1996. A partir de aquella fecha quedó constituida una nueva organización, conocida como el Fondo de 1992.



El Fondo de 1971 y el Fondo de 1992 son administrados por una Secretaría común, al frente de la cual está un Director.

Al final de 1999, 50 Estados habían ratificado el Protocolo de 1992 al Convenio del Fondo, y se espera que varios otros Estados hagan lo propio en un futuro próximo. Todos los Estados que han depositado instrumentos de adhesión al Protocolo del Fondo de 1992, a excepción de dos, han dejado de ser Partes en el Convenio de 1971. Al final de 2000 el número de Estados Miembros del Fondo de 1971 habrá quedado reducido de su nivel máximo de 76 a 35.

A consecuencia del número rápidamente decreciente de los Estados Miembros del Fondo de 1971 resulta necesario instituir procedimientos que permitan disolver el Fondo de 1971 en un futuro próximo.

En 1999 el Fondo de 1971 ha intervenido en la tramitación de reclamaciones de indemnización derivadas de una serie de siniestros que ocasionaron contaminación por hidrocarburos (véase Sección 10). En el transcurso del año, el Fondo de 1971 ha abonado importantes cantidades en concepto de indemnización a víctimas de la contaminación por hidrocarburos. El Fondo de 1992 ha intervenido en cinco siniestros durante 1999, pero hasta la fecha ha efectuado pagos de indemnización relativamente reducidos. Los órganos rectores de los Fondos han adoptado una serie de importantes decisiones de principio respecto a la admisibilidad de las reclamaciones de indemnización.

El Director espera que la información que consta en el presente Informe sea de interés para la comunidad internacional y contribuya a una mejor comprensión de las complejas cuestiones abordadas por los Fondos de 1971 y de 1992.


Måns Jacobsson
Director

ÍNDICE

Prólogo del Director	Página	3
Índice		5
Prefacio del Presidente de la Asamblea del Fondo de 1992		9
1	Introducción	11
2	Comparación de los regímenes 'antiguo' y 'nuevo'	12
3	Miembros de los FIDAC	15
3.1	Miembros del Fondo de 1992	15
3.2	Miembros del Fondo de 1971	16
4	Relaciones Exteriores	17
4.1	Promoción de la participación en el Fondo de 1992 e información sobre las actividades del Fondo	17
4.2	Relaciones con organizaciones internacionales y círculos interesados	18
5	Asambleas y Comités Ejecutivos del Fondo de 1971 y el Fondo de 1992	19
5.1	Sesiones de la Asamblea de octubre de 1999	19
5.2	Comité Ejecutivo del Fondo de 1971	23
5.3	Comité Ejecutivo del Fondo de 1992	23
6	Disolución del Fondo de 1971	24
6.1	El problema	24
6.2	Medidas adoptadas por la Secretaría	24
6.3	Examen por parte del Comité Ejecutivo del Fondo de 1971	25
6.4	Aceleración de la disolución	26
7	Administración de los FIDAC	28
7.1	Secretaría	28
7.2	Estados financieros de 1998	28
7.3	Estados financieros de 1999	29
7.4	Inversión de fondos	30
8	Contribuciones	31
8.1	El sistema de contribuciones	31
8.2	Fondo de 1971: contribuciones anuales de 1998	32
8.3	Fondo de 1971: contribuciones anuales de 1999	32
8.4	Fondo de 1992: contribuciones anuales de 1998	33
8.5	Fondo de 1992: contribuciones anuales de 1999	34
8.6	Fondos de 1971 y de 1992: contribuciones anuales al correr de los años	36

9	Grupo de Trabajo del Fondo de 1992 sobre la interpretación de la definición de 'buque' en los Convenios de 1992	Página 37
9.1	Aplicación de los Convenios de 1992 a las unidades móviles mar adentro	37
9.2	Aplicación de los Convenios de 1992 a los buques tanque sin carga	38
10	Liquidación de reclamaciones	40
10.1	Visión de conjunto	40
10.2	Siniestros tramitados por el Fondo de 1971 en 1999	44
	<i>Vistabella</i>	44
	<i>Haven</i>	46
	<i>Aegean Sea</i>	53
	<i>Braer</i>	60
	<i>Keumdong N°5</i>	68
	<i>Iliad</i>	73
	<i>Sea Prince</i>	73
	<i>Yeo Myung</i>	78
	<i>Yuil N°1</i>	79
	<i>Honam Sapphire</i>	81
	<i>Sea Empress</i>	82
	<i>Kriti Sea</i>	87
	<i>N°1 Yung Jung</i>	88
	<i>Nakhodka</i>	90
	<i>Nissos Amorgos</i>	98
	<i>Osung N°3</i>	105
	<i>Plate Princess</i>	107
	<i>Diamond Grace</i>	109
	<i>Katja</i>	109
	<i>Evoikos</i>	110
	<i>Kyungnam N°1</i>	113
	<i>Pontoon 300</i>	114
	<i>Maritza Sayalero</i>	117
10.3	Siniestros tramitados por el Fondo de 1992 en 1999	118
	Siniestro en Alemania	118
	<i>Nakhodka</i>	121
	<i>Osung N°3</i>	121
	Siniestro en el Reino Unido	121
	<i>Santa Anna</i>	122
	<i>Milad I</i>	124
	<i>Mary Anne</i>	126
	<i>Dolly</i>	128
	<i>Erika</i>	128
11	Mirando al futuro	131
Anexos		
I	Estructura de los FTDAC	132
II	Nota sobre los estados financieros publicados de los Fondos de 1971 y 1992	134
III	Fondos de 1971 y 1992: Informe del Interventor Externo	135
IV	Fondo de 1971: Dictamen del Interventor Externo	146
V	Fondo de 1971: Cuenta de ingresos y gastos - Fondo General	147

Anexos (continuación)

VI	Fondo de 1971: Cuenta de ingresos y gastos - Fondos de reclamaciones importantes del <i>Haven</i> y <i>Aegean Sea</i>	Página 148
VII	Fondo de 1971: Cuenta de ingresos y gastos - Fondos de reclamaciones importantes del <i>Braer</i> y <i>Keumdong N°5</i>	149
VIII	Fondo de 1971: Cuenta de ingresos y gastos - Fondos de reclamaciones importantes del <i>Sea Prince</i> y <i>Yeo Myung</i>	150
IX	Fondo de 1971: Cuenta de ingresos y gastos - Fondos de reclamaciones importantes del <i>Yuil N°1</i> y <i>Senyo Maru</i>	151
X	Fondo de 1971: Cuenta de ingresos y gastos - Fondos de reclamaciones importantes del <i>Sea Empress</i> y <i>Nakhodka</i>	152
XI	Fondo de 1971: Cuenta de ingresos y gastos - Fondos de reclamaciones importantes del <i>Nissos Amorgos</i> y <i>Osung N°3</i>	153
XII	Fondo de 1971: Estado de cuentas	154
XIII	Fondo de 1971: Estado del flujo de efectivo	155
XIV	Fondo de 1992: Dictamen del Interventor Externo	156
XV	Fondo de 1992: Cuenta de ingresos y gastos - Fondo General	157
XVI	Fondo de 1992: Cuenta de ingresos y gastos - Fondo de reclamaciones importantes del <i>Nakhodka</i> y Fondo Provisional de reclamaciones importantes del <i>Osung N°3</i>	158
XVII	Fondo de 1992: Estado de cuentas	159
XVIII	Fondo de 1992: Estado del flujo de efectivo	160
XIX	Fondo de 1971: Hidrocarburos sujetos a contribución recibidos en el año civil 1998 en los territorios de Estados que eran Miembros del Fondo de 1971 al 31 de diciembre de 1999	161
XX	Fondo de 1992: Hidrocarburos sujetos a contribución recibidos en el año civil 1998 en los territorios de Estados que eran Miembros del Fondo de 1992 al 31 de diciembre de 1999	162
XXI	Resumen de siniestros: Fondo de 1971	163
XXII	Resumen de siniestros: Fondo de 1992	184

PREFACIO

El año 1999 fue señalado por el número de nuevas ratificaciones del Protocolo de 1992 al Convenio del Fondo de 1971. Numerosos Estados han denunciado por tanto el Convenio de 1971. Como se había previsto, no se consiguió el quórum necesario para el funcionamiento de la Asamblea del Fondo de 1971, aunque esto sucedió antes de lo esperado. Los mecanismos aplicados en 1998 han permitido al Fondo de 1971 continuar funcionando y ocuparse de aquellos siniestros que todavía no están liquidados.

No podríamos encarecer demasiado a aquellos Estados que todavía no lo han hecho el que denuncien el Convenio de 1971 y se adhieran a los Protocolos de 1992. Debe continuarse la esforzada labor realizada por la Secretaría en este sentido. La cobertura que se supone debe brindar el Fondo de 1971 pronto resultará ilusoria si ya no hay suficientes contribuyentes para financiar la indemnización por daños sufridos a consecuencia de nuevos siniestros. Si bien la Secretaría del Fondo de 1992 sigue administrando el Fondo de 1971, no hay otro nexo entre las dos Organizaciones que no sea la cooperación para la tramitación de siniestros antiguos. A los Estados Miembros del Fondo de 1992, y por consiguiente los que reciben los hidrocarburos en esos Estados, no les cabe responsabilidad por la indemnización de siniestros que ocurran después de que dichos Estados hayan dejado el Fondo de 1971.



Es de esperar que en 2000 el proceso de denuncia del Convenio de 1971 esté suficientemente avanzado para permitir aplicar los procedimientos para la disolución del Fondo de 1971.

Una vez conseguido esto, debemos considerar la futura evolución del Fondo de 1992, tanto desde el punto de vista de su funcionamiento como en lo que se refiere a la indemnización por daños debidos a la contaminación. El Fondo de 1992 fue creado con el mismo fundamento que el Fondo de 1971. El Convenio del Fondo de 1992 reproduce la mayor parte de las disposiciones que rigen el Fondo de 1971, y ello es así especialmente con respecto a la disolución que, en el caso del Fondo de 1971, ha resultado ser completamente inapropiada. Cuando entró en vigor el Convenio del Fondo de 1992 se esperaba que habría pocos siniestros que afectasen al Fondo de 1992 y sobre todo que no se alcanzarían enseguida los nuevos límites de indemnización. El primer siniestro defraudó aquella expectativa. Se trata de cuestiones importantes. No debemos dejar que el interés en el Fondo de 1992, demostrado por las numerosas ratificaciones que han tenido lugar, lleve a la autocomplacencia respecto a la necesidad de reflexionar sobre cómo se debe adaptar el régimen de indemnización internacional.

A handwritten signature in blue ink that reads "Coppolani". The signature is stylized with a long horizontal stroke underneath the name.

Charles Coppolani
Presidente de la Asamblea del Fondo de 1992

1 INTRODUCCIÓN

Los Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos de 1971 y 1992 (los FIDAC) son dos organizaciones intergubernamentales que facilitan la indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos resultante de derrames de hidrocarburos persistentes procedentes de buques tanque.

El Fondo internacional de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos de 1971 (Fondo de 1971) fue creado en octubre de 1978. Funciona dentro del marco de dos Convenios internacionales: el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos de 1969 (Convenio de responsabilidad civil de 1969) y el convenio internacional sobre la constitución de un Fondo internacional de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos de 1971 (Convenio del Fondo de 1971). Este 'antiguo' régimen fue enmendado en 1992 mediante dos Protocolos. Los Convenios enmendados, conocidos como el Convenio de responsabilidad civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992, entraron en vigor el 30 de mayo de 1996. El Fondo internacional de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos de 1992 (Fondo de 1992) fue creado en virtud del Convenio del Fondo de 1992, cuando éste entró en vigor.

Los Convenios de responsabilidad civil de 1969 y de 1992 rigen la responsabilidad de los propietarios de los buques por los daños debidos a la contaminación por hidrocarburos. Estos Convenios establecen el principio de responsabilidad objetiva de los propietarios de los buques y crean un sistema de seguro de responsabilidad civil obligatorio. El propietario del buque tiene normalmente derecho a limitar su responsabilidad a una cantidad que está vinculada al arqueo de su buque.

Los Convenios del Fondo de 1971 y de 1992 son complementarios del Convenio de responsabilidad civil de 1969 y del Convenio de responsabilidad civil de 1992, respectivamente.

La función principal de los FIDAC es facilitar indemnización complementaria a las víctimas de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos en Estados Miembros que no pueden obtener indemnización plena por los daños al amparo del Convenio de responsabilidad civil aplicable. La indemnización pagadera por el Fondo de 1971 por cualquier siniestro se limita a 60 millones de Derechos Especiales de Giro (DEG) (unos £51 millones o US\$83 millones), incluida la suma efectivamente pagada por el propietario del buque o su asegurador conforme al Convenio de responsabilidad civil de 1969. La cuantía máxima pagadera por el Fondo de 1992 por cualquier siniestro es 135 millones de DEG (unos £115 millones o US\$186 millones), incluida la suma efectivamente pagada por el propietario del buque o su asegurador y la suma pagada por el Fondo de 1971.

Cada Fondo tiene una Asamblea compuesta de representantes de todos los Estados Miembros de la Organización respectiva y un Comité Ejecutivo de 15 Estados Miembros elegidos por la Asamblea respectiva. La función principal del Comité Ejecutivo es aprobar las liquidaciones de las reclamaciones de indemnización, en la medida en que el Director no esté autorizado a efectuar tales liquidaciones.

2 COMPARACIÓN DE LOS RÉGIMENES 'ANTIGUO' Y 'NUEVO'

Las principales diferencias entre el 'antiguo' régimen del Convenio de responsabilidad civil de 1969 y el Convenio del Fondo de 1971 y el 'nuevo' régimen de los Convenios de 1992 se exponen a continuación.

Los Convenios de 1969 y 1971 son aplicables a los daños debidos a la contaminación sufridos en el territorio (incluido el mar territorial) de un Estado Parte en el respectivo Convenio. Con arreglo a los Convenios de 1992, sin embargo, el ámbito geográfico es más amplio, extendiéndose la cobertura a los daños debidos a la contaminación causados en la zona económica exclusiva (ZEE) o zona equivalente de un Estado Parte.

La definición de daños debidos a la contaminación en los Convenios de 1992 tiene la misma redacción básica que la definición en los Convenios originales, pero con la añadidura de una frase para aclarar que, por daños al medio ambiente (distintos de la pérdida de beneficios debida al deterioro del medio ambiente), la indemnización se limita a los costos incurridos por medidas razonables de hecho emprendidas o que se vayan a emprender para restaurar el medio contaminado.

El Convenio de responsabilidad civil de 1969 y el Convenio del Fondo de 1971 se aplican solamente a los daños causados o las medidas adoptadas después de que se hayan producido fugas o descargas de hidrocarburos. Estos Convenios no son aplicables a medidas que solamente eliminan la amenaza, es decir medidas preventivas que tienen tal éxito que de hecho no se produce un derrame de hidrocarburos procedente del buque tanque involucrado. Conforme a los Convenios de 1992, no obstante, los gastos incurridos por medidas preventivas son recuperables incluso cuando no ocurra un derrame de hidrocarburos, siempre que existiese una amenaza grave e inminente de daños debidos a la contaminación.

Los Convenios de 1969 y 1971 se aplican sólo a buques que efectivamente transportan hidrocarburos a granel como carga es decir, en general, petroleros cargados. Por consiguiente, los derrames de petroleros durante viajes en lastre no están cubiertos por estos Convenios. Los Convenios de 1992 se aplican sólo a derrames de combustible líquido de buques tanque sin carga en determinadas circunstancias. Ni los Convenios de 1969/1971 ni los Convenios de 1992 son aplicables a los derrames de combustible líquido de buques que no sean buques tanque.

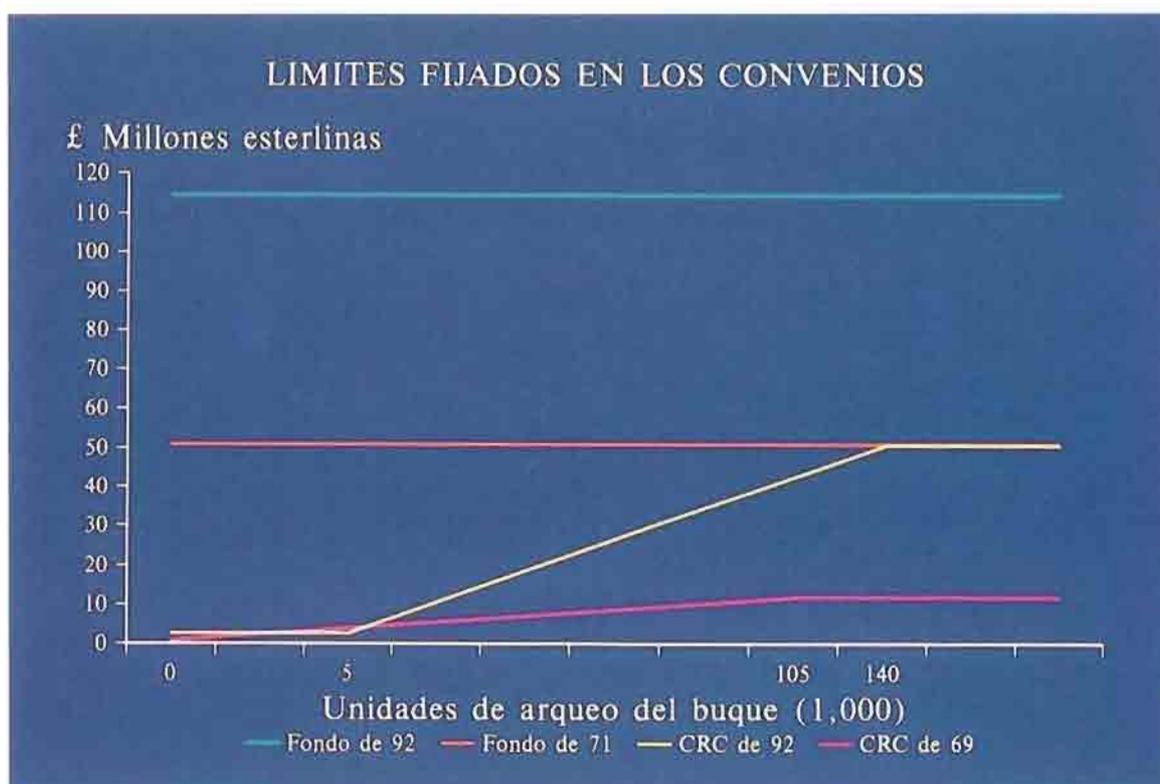
El límite de la responsabilidad del propietario del buque en virtud del Convenio de responsabilidad civil de 1969 es 133 Derechos Especiales de Giro (DEG) (£113 o US\$183) por tonelada del arqueo del buque o 14 millones de DEG (£12 millones o US\$19 millones) si esta cifra es más baja. Con arreglo al Convenio de responsabilidad civil de 1992, los límites son:

- a) respecto de un buque que no exceda de 5 000 unidades de arqueo bruto, 3 millones de DEG (£2,6 millones o US\$4,1 millones);
- b) respecto de un buque de arqueo comprendido entre 5 000 y 140 000 unidades, 3 millones de DEG (£2,6 millones o US\$4,1 millones) más 420 DEG (£356 o US\$579) por cada unidad adicional de arqueo; y
- c) respecto de un buque de arqueo igual o superior a 140 000 unidades, 59,7 millones de DEG (£51 millones o US\$82 millones)

Existe un procedimiento simplificado en virtud del Convenio de responsabilidad civil de 1992 para incrementar estos límites.

En virtud del Convenio de responsabilidad civil de 1969, el propietario del buque queda privado del derecho a limitar su responsabilidad si el siniestro ocurrió como consecuencia de la culpa personal del propietario (falta concreta o culpa). Conforme al Convenio de 1992, sin embargo, el propietario del buque queda privado de este derecho solamente si se prueba que los daños por contaminación fueron resultado de la acción u omisión personales del propietario del buque, cometidas con la intención de causar tales daños, o temerariamente y a sabiendas de que tales daños serían el resultado probable.

Las reclamaciones por daños debidos a la contaminación en virtud de los Convenios de responsabilidad civil pueden presentarse solamente contra el propietario inscrito del buque en cuestión. Ello no impide a las víctimas reclamar indemnización al margen de los Convenios a personas que no sean el propietario. No obstante, el Convenio de responsabilidad civil de 1969 prohíbe las reclamaciones contra los empleados o agentes del propietario del buque. El Convenio de responsabilidad civil de 1992 prohíbe no sólo las reclamaciones contra los empleados o agentes del propietario, sino también las reclamaciones contra el práctico, el fletador (inclusive el fletador a casco desnudo), naviero o armador del buque, o cualquier persona que realice operaciones de salvamento o adopte medidas preventivas.





Erika – limpieza en el mar
(fotografía: Marina Nacional francesa)

La indemnización pagadera por el Fondo de 1971 respecto a un siniestro se limita a una cuantía total de 60 millones de DEG (£51 millones o US\$83 millones), incluida la suma efectivamente abonada por el propietario del buque (o su asegurador) con arreglo al Convenio de responsabilidad civil de 1969. La cuantía máxima pagadera por el Fondo de 1992 respecto a un siniestro es 135 millones de DEG (£115 millones o US\$186 millones), incluida la suma efectivamente abonada por el propietario del buque (o su asegurador) con arreglo al Convenio de responsabilidad civil de 1992. El Convenio del Fondo de 1992 prevé un procedimiento simplificado para incrementar la cuantía máxima pagadera por el Fondo de 1992.

Conforme al Convenio del Fondo de 1971, el Fondo de 1971 indemniza, en ciertas condiciones, al propietario del buque por parte de su responsabilidad en consonancia con el Convenio de responsabilidad civil de 1969. No hay disposiciones correspondientes en el Convenio del Fondo de 1992.

3 MIEMBROS DE LOS FIDAC

3.1 Miembros del Fondo de 1992

El Convenio del Fondo de 1992 entró en vigor el 30 de mayo de 1996 para nueve Estados. Al final de 1999, 39 Estados se habían convertido en Miembros del Fondo de 1992. Otros once Estados se han adherido al Protocolo del Fondo de 1992, con lo que el número de Estados Miembros es 50 al final de 2000, como se indica en el cuadro debajo.

<i>39 Estados para los que está en vigor el Convenio del Fondo de 1992 (y que por lo tanto son Miembros del Fondo de 1992)</i>		
Alemania	España	México
Argelia	Filipinas	Mónaco
Australia	Finlandia	Noruega
Bahamas	Francia	Nueva Zelandia
Bahrein	Granada	Omán
Barbados	Grecia	Países Bajos
Bélgica	Irlanda	Reino Unido
Belice	Islandia	República de Corea
Canadá	Islas Marshall	Singapur
Croacia	Jamaica	Suecia
Chipre	Japón	Túnez
Dinamarca	Letonia	Uruguay
Emiratos Árabes Unidos	Liberia	Venezuela
<i>11 Estados que han depositado instrumentos de adhesión, pero para los que el Convenio del Fondo de 1992 no entra en vigor hasta la fecha indicada</i>		
China (Región Administrativa Especial de Hong Kong)		5 enero 2000
Sri Lanka		22 enero 2000
Vanuatu		18 febrero 2000
Panamá		18 marzo 2000
República Dominicana		24 junio 2000
Scyhelles		23 julio 2000
Italia		16 septiembre 2000
Fiji		30 noviembre 2000
Mauricio		6 diciembre 2000
Tonga		10 diciembre 2000
Polonia		22 diciembre 2000

Se espera que varios Estados Miembros del Fondo de 1971 ratifiquen el Convenio del Fondo de 1992 en un futuro próximo, o sea Estonia, Colombia, Ghana, India, Malasia, Malta, Mauritania, Marruecos, Nigria y la Federación de Rusia. Es probable que otra serie de Estados se conviertan asimismo en Miembros del Fondo de 1992 en un futuro próximo, a saber Argentina, Israel y Sudáfrica.

3.2 Miembros del Fondo de 1971

En el momento de entrar en vigor el Convenio del Fondo de 1971 en octubre de 1978, 14 Estados eran Partes en el Convenio y por lo tanto Miembros del Fondo de 1971. Llegado marzo de 1998, había 76 Estados Miembros.

El Convenio del Fondo de 1992 prevía un mecanismo para la denuncia obligatoria del Convenio de responsabilidad civil de 1969 y el Convenio del Fondo de 1971, cuando la cantidad total de hidrocarburos sujetos a contribución recibidos en Estados que eran Partes en el Protocolo de 1992 al Convenio del Fondo (o que habían depositado instrumentos de adhesión respecto a dicho Protocolo) alcanzase 750 millones de toneladas. Por consiguiente, los 24 Estados que habían depositado instrumentos de adhesión al Protocolo del Fondo de 1992 cuando se cumplió esta condición denunciaron el Convenio del Fondo de 1971 y dejaron de ser Partes en el Convenio el 15 de mayo de 1998, reduciendo con ello el número de Estados Miembros del Fondo de 1971 a 52.

Diecisiete de estos 52 Estados han denunciado posteriormente el Convenio del Fondo de 1971, reduciendo el número de Estados Miembros del Fondo de 1971 a 35 al final de 2000, como se indica debajo:

<i>35 Estados Partes en el Convenio del Fondo de 1971</i>		
Albania	Gabón	Mauritania
Antigua y Barbuda	Gambia	Mozambique
Benin	Ghana	Nigeria
Brunei Darussalam	Guyana	Papua Nueva Guinea
Camerún	Islandia	Portugal
Colombia	India	Qatar
Côte d'Ivoire	Kenya	República Árabe Siria
Djibouti	Kuwait	Saint Kitts y Nevis
Emiratos Árabes Unidos	Malasia	Sierra Leona
Eslovenia	Maldivas	Tuvalu
Estonia	Malta	Yugoslavia
Federación de Rusia	Marruecos	
<i>10 Estados Partes en el Convenio del Fondo de 1971 que han depositado instrumentos de denuncia que surtirán efecto en la fecha indicada</i>		
China (Región Administrativa Especial de Hong Kong)		5 enero 2000
Sri Lanka		22 enero 2000
Vanuatu		18 febrero 2000
Panamá		11 mayo 2000
Scyhelles		23 julio 2000
Italia		8 octubre 2000
Fiji		30 noviembre 2000
Mauricio		6 diciembre 2000
Tonga		10 diciembre 2000
Polonia		22 diciembre 2000

4 RELACIONES EXTERIORES

4.1 Promoción de la participación en el Fondo de 1992 e información sobre las actividades del Fondo

Las Asambleas han destacado la importancia de que los FIDAC refuercen sus actividades en la esfera de las relaciones públicas. Teniendo esto en cuenta, y con el fin de establecer y mantener contactos personales entre la Secretaría y los funcionarios de las administraciones nacionales que se ocupan de cuestiones del Fondo, el Director y otros Funcionarios han visitado durante 1999 una serie de Estados Miembros del Fondo de 1992, para celebrar conversaciones con funcionarios gubernamentales acerca de los Convenios del Fondo y las operaciones de los FIDAC.

La Secretaría ha continuado sus empeños por elevar el número de Estados Miembros del Fondo de 1992. A este fin, el Director y otros Funcionarios han visitado varios Estados no Miembros. Componentes de la Secretaría han participado en seminarios regionales sobre cuestiones marítimas en Bahrein, Dubai, Fiji, India, Japón, Mauricio, Singapur y Ucrania. El Director y otros Funcionarios también han pronunciado conferencias y participado en seminarios, conferencias y reuniones de trabajo en varios otros países, que versaron sobre la responsabilidad e indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos y acerca del funcionamiento de los FIDAC. El Director ha valorado la oportunidad de dictar conferencias a estudiantes de la Universidad Marítima Mundial en Malmö (Suecia), donde la información acerca del Fondo de 1992 y sus actividades se difundirá por todo el mundo cuando los estudiantes regresen a sus administraciones marítimas nacionales. También se han dado conferencias en el Instituto de Derecho Marítimo Internacional (IMLI) de la OMI en Malta.

El Director y otros integrantes de la Secretaría común han mantenido conversaciones con representantes gubernamentales de Estados no Miembros en relación con reuniones en el seno de la Organización Marítima Internacional (OMI), en particular durante los periodos de sesiones de la Asamblea, Consejo y Comité Jurídico de la OMI.

La Secretaría, previa solicitud, ha prestado asistencia a algunos Estados no Miembros en la elaboración de la legislación nacional necesaria para la aplicación de los Convenios de 1992. El Director ha tenido que informar a varios Estados, sin embargo, que si bien la Secretaría puede facilitar legislación modelo y examinar proyectos de legislación preparados por los Estados, si así lo solicitasen, no le es posible elaborar legislación específica para un Estado concreto, toda vez que no estaría familiarizada con los pormenores de la tradición legislativa del Estado en cuestión.

Las Asambleas del Fondo de 1971 y del Fondo de 1992 han concedido rango de observador a varios Estados no Miembros. Aquellos Estados que son Miembros solamente de una Organización tienen condición de observador ante la otra Organización. Al final de 1999 los siguientes Estados que no eran Miembros de ninguna de las dos Organizaciones gozaban de la condición jurídica de observador ante ambas.

Arabia Saudita	Ecuador	Perú
Argentina	Egipto	República Popular
Brasil	Estados Unidos	Democrática de Corea
Congo	Irán, República Islámica del	Suiza
Chile	Panamá	Turquía

4.2 Relaciones con organizaciones internacionales y círculos interesados

Los FIDAC se benefician de una estrecha cooperación con numerosas organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales internacionales, así como con órganos creados por intereses privados que intervienen en el transporte marítimo de hidrocarburos.

Se ha concedido condición de observador tanto ante el Fondo de 1971 como ante el Fondo de 1992 a las siguientes organizaciones intergubernamentales:

- Naciones Unidas
- Organización Marítima Internacional (OMI)
- Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA)
- Comisión para la Protección del Medio Marino del Báltico (Comisión de Helsinki)
- Comunidad Europea
- Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado (UNIDROIT)
- Centro Regional de Emergencia para la Lucha contra la Contaminación en el Mar Mediterráneo (REMPEC)

Los FIDAC tienen lazos particularmente estrechos con la Organización Marítima Internacional (OMI), y se han concertado acuerdos de cooperación entre cada Fondo y la OMI. Durante 1999 la Secretaría representó a los FIDAC en periodos de sesiones de la Asamblea, Consejo y Comité Jurídico de la OMI.

Las siguientes organizaciones no gubernamentales internacionales gozan de condición de observador tanto ante el Fondo de 1971 como ante el Fondo de 1992:

- Asociación Internacional de Armadores Independientes de Petroleros (INTERTANKO)
- Cámara Naviera Internacional (ICS)
- Comité Asesor en Protección del Mar (ACOPS)
- Comité Marítimo Internacional (CMI)
- Concilio Marítimo Internacional y del Báltico (BIMCO)
- Cristal Limited
- Federación de Asociaciones Europeas de Almacenamiento de Tanques (FETSA)
- Federación Internacional Anticontaminación de Armadores de Buques Tanque (ITOPF)
- Foro Marítimo Internacional de Compañías Petroleras (OCIMF)
- Grupo Internacional de Clubes P & I
- Internacional Amigos de la Tierra (FOEI)
- Unión Internacional de Salvadores (ISU)
- Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza y sus Recursos (UICN)

Además, el Consejo Europeo de la Industria Química (CEFIC) tiene rango de observador ante el Fondo de 1992.

En la mayoría de los siniestros que afectan a los FIDAC, las operaciones de limpieza son vigiladas y las reclamaciones son evaluadas en estrecha cooperación entre los Fondos y el asegurador de la responsabilidad del propietario del buque, que en la mayoría de los casos es uno de los 'Clubes P & I'. La asistencia técnica que requieren los Fondos con respecto a los siniestros de contaminación por hidrocarburos es habitualmente facilitada por la Federación Internacional Anticontaminación de Armadores de Buques Tanque (ITOPF).

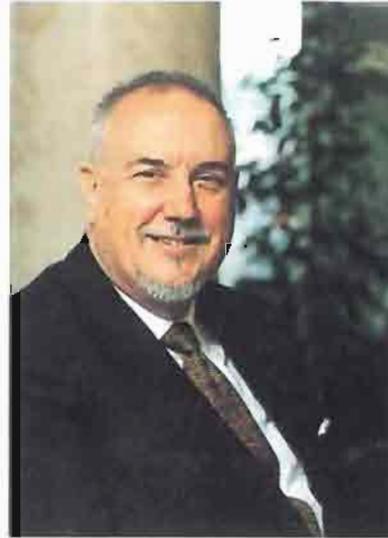
Los FIDAC cooperan estrechamente con la industria del petróleo, representada por el Foro Marítimo Internacional de Compañías Petroleras (OCIMF) y el Cristal Limited.

5 ASAMBLEAS Y COMITES EJECUTIVOS DEL FONDO DE 1971 Y DEL FONDO DE 1992

5.1 Sesiones de la Asamblea de octubre de 1999

Asamblea del Fondo de 1971: 22ª sesión

La Presidenta en funciones de la Asamblea del Fondo de 1971, Sra. Katarzyna Jedral (Polonia), representante de la delegación de la que se eligió el Presidente anterior, intentó inaugurar la 22ª sesión el 19 de octubre de 1999. Sin embargo, la Asamblea no consiguió quórum para la sesión, a pesar de los esfuerzos adicionales por parte de la Secretaría, puesto que solamente 17 de los 45 Estados Miembros estaban presentes a la hora exigida. A consecuencia de ello, los temas del orden del día de la Asamblea fueron tratados por el Comité Ejecutivo del Fondo de 1971, bajo la Presidencia del Dr Matteo Baradà (Italia), en virtud de la Resolución adoptada por la Asamblea en su sesión de abril de 1998. Las siguientes decisiones más destacadas fueron aprobadas por el Comité Ejecutivo, desempeñando las funciones de la Asamblea.



Dr Matteo Baradà

- El Convenio del Fondo de 1971 dispone que el Convenio dejará de estar en vigor cuando el número de Estados Contratantes descienda por debajo de tres. El Comité Ejecutivo consideró si se podrían hallar procedimientos que pudiesen acelerar la disolución del Fondo de 1971. Se decidió que se debía solicitar al Secretario General de la OMI que convocase con carácter urgente una Conferencia Diplomática, con el fin de aprobar un Protocolo que enmendase el artículo 43.1 de dicho Convenio (véase la Sección 6).
- El Comité Ejecutivo tomó nota del Informe del Interventor Externo y de su Opinión acerca de los estados financieros del Fondo de 1971, que eran sumamente pormenorizados y detallados, y celebró, en particular, el dictamen de auditoría 'de que vale lo que cuesta'. El Comité aprobó las cuentas para el ejercicio económico del 1 de enero al 31 de diciembre de 1998 (véase la Sección 7.2).
- El Comité decidió imponer contribuciones anuales de 1999 por una cuantía total de £8,3 millones, de los cuales £6,3 millones debían ser abonados antes del 1 de marzo de 2000. Se decidió que el resto de estas recaudaciones fuese aplazado y facturado, en la medida necesaria, durante el segundo semestre de 2000. El Comité decidió asimismo que £2,5 millones del saldo del Fondo de Reclamaciones Importantes del *Haven* fuesen reembolsados a los contribuyentes en aquella fecha (véase la Sección 8.3).
- El Fondo de 1971 puede ser exonerado, en su totalidad o en parte, de su obligación de pagar indemnización al propietario del buque por parte de su responsabilidad si, a consecuencia de la falta concreta o culpa del propietario, el buque no cumplía las prescripciones de ninguno de los instrumentos enumerados en el artículo 5.3(a) del Convenio del Fondo de 1971. El Comité decidió incluir en la lista que figura en aquel

artículo el Protocolo de 1988 a la Convención internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (SOLAS 74) y el Protocolo de 1988 al Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, con efecto a partir del 1 de mayo de 2000.

Asamblea del Fondo de 1992: 4ª sesión

La Asamblea del Fondo de 1992 celebró su 4ª sesión del 18 al 22 de octubre de 1999 bajo la presidencia del Sr Charles Coppolani (Francia). Las siguientes decisiones más destacadas fueron aprobadas en aquella sesión.

- La Asamblea tomó nota del Informe del Interventor Externo y de su Opinión acerca de los estados financieros del Fondo de 1992, que eran sumamente pormenorizados y detallados, y celebró, en particular, el dictamen de auditoría, 'de que vale lo que cuesta'. El Comité aprobó las cuentas para el ejercicio económico del 1 de enero al 31 de diciembre de 1998 (véase la Sección 7.2).

- Los siguientes Estados fueron elegidos miembros del Comité Ejecutivo del Fondo de 1992:

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

- La Asamblea prestó consideración al informe de un Grupo de Trabajo que había sido creado para estudiar dos cuestiones relativas a la definición de 'buque' establecida en el Convenio de responsabilidad civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992. La Asamblea decidió refrendar las conclusiones del Grupo de Trabajo respecto a la aplicabilidad de los Convenios de 1992 a las unidades móviles mar adentro. La Asamblea decidió asimismo volver a convocar el Grupo de Trabajo en abril de 2000 para examinar más a fondo la cuestión de la aplicación de los Convenios de 1992 a los buques tanque sin carga (véase la Sección 9).
- La Asamblea decidió aumentar el capital de operaciones del Fondo de 1992 de £12 millones a £15 millones.
- La Asamblea decidió imponer contribuciones para 1999 por la cuantía de £13 millones pero decidió que toda esta recaudación fuese aplazada y facturada, si fuese necesario y en la medida en que lo fuese, durante el segundo semestre de 2000. La Asamblea decidió también que £3,7 millones del saldo del Fondo de Reclamaciones Importantes del *Osung N°3* fuesen reembolsados a los contribuyentes en aquella fecha (véase la Sección 8.5).
- El 5 de enero de 1999 la República Popular de China depositó instrumentos de adhesión a los Protocolos de 1992 al Convenio de responsabilidad civil de 1969 y al Convenio del Fondo de 1971. En lo que respecta a este último Protocolo, el instrumento de adhesión se limitó en su aplicación a la Región Administrativa Especial de Hong Kong (RAEHK).

La delegación japonesa manifestó que abrigaba dudas acerca de la validez de que la adhesión de China al Protocolo del Fondo de 1992 fuese limitada a la RAEHK. Aquella

delegación consideró que la adhesión no cumplía lo prescrito en el artículo 29 de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados de 1969, que dispone que un tratado es vinculante para cada parte respecto a la totalidad de su territorio 'a menos que una intención diferente se desprenda del tratado o se determine de otro modo', toda vez que no se desprendía del tratado una intención diferente ni se había determinado de otro modo.

La delegación china expresó la opinión de que se había cumplido el artículo 29 de la Convención de Viena por razón de que se había determinado de otro modo una intención diferente. Aquella delegación señaló a la atención de la Asamblea el hecho de que aproximadamente 80 tratados multilaterales eran de aplicación a la RAEHK pero no a la China continental.

- La Asamblea consideró si se debían tomar medidas para facilitar la liquidación del Fondo de 1992 en el futuro, si se presentase la necesidad, posiblemente enmendando la disposición del Protocolo del Fondo de 1992, que estipula que el Convenio del Fondo de 1992 dejaría de estar en vigor cuando el número de Estados Contratantes descienda por debajo de tres. La Asamblea decidió que era prematuro abordar esta cuestión.
- El Presidente, Sr Charles Coppolani (Francia), informó a la Asamblea que no estaría disponible para prestar servicio en calidad de Presidente después del final de la sesión de octubre de 1999. La Asamblea expresó su profundo agradecimiento al Sr Coppolani por el extraordinario profesionalismo, eficiencia y talante de buen humor que había demostrado durante su presidencia de la Asamblea del Fondo de 1992 y, anteriormente, de la Asamblea del Fondo de 1971. La Asamblea eligió al Sr Willem Oosterveen (Países Bajos) Presidente a partir del final de la sesión, para desempeñar sus funciones hasta la próxima sesión ordinaria de la Asamblea.
- La Asamblea concedió la calidad de observador a la República del Congo y a Turquía.

Decisiones de los órganos rectores que afectan tanto al Fondo de 1971 como al Fondo de 1992

El Comité Ejecutivo del Fondo de 1971 (actuando en nombre de la Asamblea) y la Asamblea del Fondo de 1992 adoptaron las siguientes decisiones más destacadas que afectan a ambas Organizaciones.

- La Asamblea del Fondo de 1992 nombró al actual Director, Sr Måns Jacobsson, para desempeñar las funciones de Director del Fondo de 1992 durante otro mandato en el plazo 2000 - 2004. Comoquiera que la Asamblea del Fondo de 1971 había decidido en abril de 1998 que (a reserva del acuerdo de la Asamblea del Fondo de 1992) el Director del Fondo de 1992 fuese ex officio la persona que desempeñara el puesto de Director del Fondo de 1992, el Sr Jacobsson desempeñará también, en consecuencia, las funciones de Director del Fondo de 1971 durante ese periodo.
- La falta de presentación de informes sobre hidrocarburos por varios Estados siguió siendo asunto de grave preocupación para los órganos rectores de los Fondos, puesto que sin informes sobre hidrocarburos la Secretaría no puede extender facturas de contribuciones por parte de los contribuyentes en el Estado que no presenta informes. Los órganos rectores de ambas organizaciones encargaron al Director que informase a las personas pertinentes de los Estados en cuestión que la Asamblea respectiva sometería a examen a

cada uno de los Estados que no hubiesen presentado sus informes y que incumbiría entonces a la Asamblea el decidir sobre las medidas a adoptar respecto de cada Estado (véase la Sección 8.1).

- Las Asambleas decidieron cambiar la fecha normal de vencimiento del pago de contribuciones del 1 de febrero al 1 de marzo, a fin de dar más tiempo a los contribuyentes para disponer lo necesario para la transferencia de las contribuciones a los FIDAC.
- Se aprobaron los créditos presupuestarios para 2000, con unos gastos administrativos para la Secretaría común de un total de £3 225 040.
- Las Asambleas habían decidido anteriormente que una emulsión bituminosa empleada en la producción de calor y energía, denominada 'orimulsión', se considerase para que entre en la definición de 'hidrocarburos sujetos a contribución' enunciada en el artículo 1.3 de los Convenios del Fondo. Se observó que existían varios productos similares a la 'orimulsión' que se utilizaban para el mismo fin. Se decidió que estos productos se considerasen también como hidrocarburos sujetos a contribución. Asimismo se decidió que se les denominase con la expresión genérica 'emulsiones bituminosas y emulsiones de hidrocarburos'. Además se decidió que no se efectuase compensación por el contenido de agua de esos productos a efectos de la determinación de contribuciones.



La Asamblea en sesión
(fotografía: John Ross)

5.2 Comité Ejecutivo del Fondo de 1971

60ª - 62ª sesiones

El Comité Ejecutivo del Fondo de 1971 celebró tres sesiones durante 1999. La 60ª y 61ª sesiones se celebraron bajo la presidencia del Sr Alfred Popp QC (Canadá) del 1 al 3 de febrero y del 27 al 29 de abril de 1999, respectivamente. La 62ª sesión tuvo lugar bajo la presidencia del Dr Matteo Baradà (Italia) del 19 al 22 de octubre 1999. En aquella sesión el Comité examinó los temas del orden del día de la 22ª sesión de la Asamblea, ya que ese órgano no había podido conseguir quórum (véase la Sección 5.1).

Las principales decisiones tomadas por el Comité Ejecutivo del Fondo de 1971 en estas sesiones se recogen en la Sección 10.2 dentro del contexto de los siniestros concretos.

5.3 Comité Ejecutivo del Fondo de 1992

2ª - 5ª sesiones

El Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 celebró cuatro sesiones durante 1999. La 2ª, 3ª, 4ª y 5ª sesiones se celebraron bajo la presidencia del Profesor Lee Sik Chai (República de Corea) del 1 al 3 de febrero, 27 a 29 de abril, 20 a 22 de octubre y 22 de octubre de 1999 respectivamente.

Las principales decisiones tomadas por el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 en estas sesiones se recogen en la Sección 10.3 dentro del contexto de los siniestros concretos.



Sr Alfred Popp QC



Professor Lee Sik Chai

6 DISOLUCIÓN DEL FONDO DE 1971

6.1 El problema

A medida que más Estados ingresan en el Fondo de 1992 y dejan de ser Miembros del Fondo de 1971, el 'antiguo' régimen va perdiendo su importancia, y pronto el Fondo de 1971 dejará de ser financieramente viable. No obstante, el Convenio del Fondo de 1971 dispone que dicho Convenio permanecerá en vigor hasta la fecha en que el número de Estados Contratantes se reduzca a menos de tres y es poco probable que esto suceda en un futuro próximo. Por consiguiente se ha prestado consideración a la posibilidad de acelerar la disolución del Fondo de 1971.

Consecuencias financieras de permanecer en el Fondo de 1971

Con la salida de una serie de Estados del Fondo de 1971, la cantidad total de hidrocarburos sobre los que se recaudan contribuciones ha quedado reducida de su máximo de 1 200 millones de toneladas a 250 millones de toneladas al final de 1999. Llegado enero de 2001, esta cantidad se habrá reducido a unos 95 millones de toneladas. El efecto de esta reducción en la base de contribución es la carga financiera considerablemente incrementada que podría recaer sobre los contribuyentes de aquellos Estados que sigan siendo Miembros del Fondo de 1971.

Riesgo de que no haya contribuyentes en los Estados Miembros restantes

Existe considerable preocupación porque, antes de que se pueda disolver el Convenio del Fondo de 1971, dicho Fondo de 1971 se enfrentará con una situación en la que ocurra un siniestro y el Fondo de 1971 tenga la obligación de pagar indemnización a las víctimas, pero no haya contribuyentes en ninguno de los Estados Miembros restantes.

Estados que no denuncian el 'antiguo' régimen cuando se adhieren a los Protocolos de 1992

Como los Protocolos de 1992 prevén límites de indemnización mucho más altos que los Convenios en sus versiones originales y tienen un ámbito de aplicación más amplio en varios puntos, no existen ventajas para que un Estado que se haya adherido a los Protocolos de 1992 siga siendo Miembro del Fondo de 1971. Si ocurriese un siniestro en un Estado que fuese Miembro del Fondo de 1971 y del Fondo de 1992, la situación jurídica sería muy compleja.

En abril de 1998, la Asamblea del Fondo de 1971 expresó su preocupación porque algunos Estados se habían adherido a los Protocolos de 1992 sin haber depositado instrumentos de denuncia de los Convenios de 1969 y de 1971. Por consiguiente, la Asamblea aprobó una resolución en la que a los Gobiernos de los Estados Miembros del Fondo de 1971 que depositaran instrumentos de adhesión a los Protocolos de 1992 se les recordaba la necesidad de depositar simultáneamente instrumentos de denuncia del Convenio de responsabilidad civil de 1969 y del Convenio del Fondo de 1971.

6.2 Medidas adoptadas por la Secretaría

El Director ha tomado una serie de medidas para llamar la atención de los Gobiernos de los restantes Estados Miembros del Fondo de 1971 sobre los serios problemas que ocasionaría la

continuación de la afiliación al Fondo de 1971 y sobre la gran urgencia de adherirse a los Protocolos de 1992 y de denunciar el Convenio de responsabilidad civil de 1969 y el Convenio del Fondo de 1971. Estas medidas comprenden contactos con las respectivas Embajadas y Altas Comisiones en Londres, visitas del personal del Fondo a las capitales de los Estados en cuestión, presentaciones por funcionarios del Fondo en seminarios, conferencias y reuniones de trabajo con participación de representantes de los Estados interesados, y asistencia a los Estados para preparar los necesarios instrumentos de denuncia de los Convenios de 1969 y de 1971 y la legislación preceptuada para aplicar los Protocolos de 1992.

El Director y la Jefe del Departamento de Relaciones Exteriores y de Conferencias asistieron a la 9ª reunión de Estados Partes en el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, celebrada en Nueva York del 19 al 28 de mayo de 1999. En relación con dicha reunión, se entrevistaron con representantes (en muchos casos a nivel de embajadores) de 21 de los restantes Estados Miembros del Fondo de 1971, principalmente aquellos Estados que normalmente no asisten a las sesiones de los órganos rectores del Fondo de 1971, para informarles sobre los problemas con que se enfrentarían sus Estados si continuasen siendo Partes en el Convenio del Fondo de 1971. Se invitó a los representantes de esos Estados a llamar la atención de sus respectivos Gobiernos sobre la importancia de que sus Estados denunciasen el Convenio del Fondo de 1971 lo antes posible.

Con ocasión de la Asamblea de la OMI en noviembre de 1999, el Director mantuvo reuniones con representantes de 31 de los restantes Estados Miembros del Fondo de 1971 con el fin de poner de relieve la urgencia de que sus respectivos Estados denunciasen el Convenio del Fondo de 1971.

6.3 Examen por parte del Comité Ejecutivo del Fondo de 1971

En la sesión de octubre de 1999 del Comité Ejecutivo del Fondo de 1971, actuando en nombre de la Asamblea se examinaron varias maneras de acelerar la disolución del Fondo de 1971. Las deliberaciones se basaban en un estudio del Director y las opiniones de dos eminentes expertos en derecho público internacional. El examen abordó la cuestión de si se podrían utilizar las normas generales del derecho de tratados internacionales para acelerar la rescisión del Convenio. Se observó que, como cuestión de derecho internacional consuetudinario, un tratado puede ser rescindido como consecuencia de cambios fundamentales imprevistos en la base para el acuerdo de las Partes con el tratado ('cambio fundamental de circunstancias').

Se estudiaron cuatro opciones, a saber:

- a) enmienda del artículo 43.1 del Convenio del Fondo de 1971 mediante un Protocolo en el sentido de que el Convenio se daría por terminado mucho antes de que el número de Estados Contratantes quedase reducido a menos de tres;
- b) aprobación de una Resolución por la Asamblea del Fondo de 1971 dando por terminado el Convenio;
- c) empleo del procedimiento para la rápida denuncia estipulado en el artículo 42 del Convenio del Fondo de 1971; e
- d) intervención de la Corte Internacional de Justicia o un Tribunal de Arbitraje.

Durante las deliberaciones del Comité Ejecutivo, se aceptó en general que ninguna opción para la pronta rescisión del Convenio del Fondo de 1971 era enteramente satisfactoria.

6.4 Aceleración de la disolución

Aceleración del procedimiento de denuncia

En virtud del artículo 41.3 del Convenio del Fondo de 1971, un instrumento de denuncia surte efecto un año después de ser depositado en poder del Secretario General de la OMI. Este plazo de un año puede ser reducido mediante aplicación del procedimiento estipulado en el artículo 42. Dicho artículo trata del caso en que la denuncia por un Estado Miembro incrementa considerablemente el nivel de contribuciones para los restantes Estados Miembros. En tal situación, cualquier Estado Miembro puede solicitar al Director que convoque una sesión extraordinaria de la Asamblea, que se ha de celebrar dentro de los 60 días siguientes a tal solicitud. Dicha solicitud ha de formularse dentro de los 90 días siguientes al depósito del instrumento de denuncia en cuestión. El Director podrá asimismo convocar tal Asamblea por iniciativa propia. Si la Asamblea decide que la denuncia en cuestión se traducirá en un incremento considerable del nivel de contribuciones para los restantes Estados Miembros, cualquiera de dichos Estados podrá denunciar el Convenio a más tardar 120 días antes de la fecha en que tal denuncia surta efecto, con efecto a partir de la misma fecha.

Se reconoció en general que el procedimiento de denuncia acelerada previsto en el artículo 42 del Convenio del Fondo de 1971 sólo ayudaría a aquellos Estados que de hecho presentasen instrumentos de denuncia, reduciendo el tiempo que tardaría antes de que surtiese efecto la denuncia. Se observó que el procedimiento sólo tendría un limitado efecto sobre el proceso de disolución, ya que varios Estados no denunciarían el Convenio durante el plazo especificado en aquel artículo. Se observó además que era en extremo improbable que una sesión extraordinaria de la Asamblea convocada en virtud del artículo 42 obtuviese quórum, y que era muy discutible el que el Comité Ejecutivo o bien el Consejo Administrativo pudiesen adoptar las decisiones previstas en el artículo 42.

Por consiguiente, el Comité Ejecutivo decidió que, a pesar de que la denuncia por Italia del Convenio del Fondo de 1971 el 8 de octubre de 1999 había reducido la base de hidrocarburos sujetos a contribución del Fondo de 1971 de 250 millones de toneladas a unos 100 millones de toneladas, el Director no debía, por su propia iniciativa, convocar una sesión extraordinaria de la Asamblea. Con todo, se encargó al Director que se dirigiese por escrito a todos los restantes Estados Miembros del Fondo de 1971, informándoles de los efectos de la denuncia por Italia y notificándoles la posibilidad de que solicitasen al Director que convocase tal sesión extraordinaria. A tal fin se cursó un oficio a todos los restantes Estados Miembros en noviembre de 1999. Llegado el final de 1999, ningún Estado había solicitado al Director que convocase tal sesión.

Resolución de la Asamblea

Con arreglo a esta opción, la Asamblea del Fondo de 1971 aprobaría una Resolución en el sentido de que el Convenio del Fondo de 1971 dejaría de estar en vigor cuando se cumplieren determinadas condiciones, si bien el número de los Estados Miembros restantes no había descendido por debajo de tres.

El Director consideró que la aprobación de una Resolución por la Asamblea constituiría una manera jurídicamente eficaz de dar por terminado el Convenio del Fondo de 1971 y establecer los procedimientos para la disolución del Fondo de 1971. Opinó, sin embargo, que esta opción era menos sólida que la aprobación de un Protocolo enmendando el artículo 43.1. Unas cuantas delegaciones expresaron dudas respecto a si un órgano (esto es, la Asamblea) podía tomar medidas para ocasionar la rescisión del tratado en virtud del cual había sido elegida (o sea, el Convenio del Fondo de 1971).

Intervención de la Corte Internacional de Justicia

El Comité Ejecutivo compartía la opinión del Director de que la intervención de la Corte Internacional de Justicia no era una opción viable para los fines del Fondo de 1971.

Enmienda del artículo 43.1

El debate principal se relacionaba con la posibilidad de adoptar un Protocolo que enmendase el Convenio del Fondo de 1971 en el sentido de que dicho Convenio se daría por terminado mucho antes de que el número de los Estados Miembros quedase reducido a menos de tres.

Normalmente tal enmienda sería vinculante solamente para los Estados que hubiesen expresado su aceptación. En vista de las dificultades que se derivarían si se exigiese la aceptación explícita de las enmiendas, el Director había sugerido que sería apropiado considerar si la enmienda prevista al artículo 43.1 se podría poner en vigor por medio de un procedimiento simplificado en virtud del cual el consentimiento de un Estado que se había de vincular se otorgaría, no por indicación expresa, sino por consentimiento tácito o implícito, esto es por el hecho de que los Estados no objetasen dentro de un plazo determinado. Algunas delegaciones consideraron que, comoquiera que el Convenio del Fondo de 1971 no preveía un procedimiento de enmienda tácita, no era posible seguir tal criterio.

El Comité Ejecutivo decidió que debía solicitarse a la OMI que convocase urgentemente una Conferencia Diplomática con el fin de adoptar un Protocolo que enmendase el artículo 43.1 del Convenio del Fondo de 1971. El Comité elaboró un proyecto de Protocolo con dos opciones, una basada en un procedimiento de enmienda tácita y la otra exigiendo la aceptación explícita por los Estados. En noviembre de 1999, la Asamblea de la OMI aprobó la solicitud del Fondo de 1971. Se espera que la Conferencia Diplomática se celebre en septiembre de 2000.

Liquidación del Fondo de 1971

La rescisión del Convenio del Fondo de 1971 no daría lugar a la liquidación del Fondo de 1971. Por consiguiente será necesario adoptar medidas para cerciorarse de que el Fondo de 1971 es liquidado de modo apropiado. El Comité Ejecutivo celebró un debate preliminar acerca de esta cuestión y encargó al Director que estudiase dicha cuestión más a fondo.

7 ADMINISTRACIÓN DE LOS FIDAC

7.1 Secretaría

El Fondo de 1971 y el Fondo de 1992 tienen una Secretaría común, a cuyo frente está un Director. Durante 1999 la Secretaría ha continuado enfrentándose con una carga de trabajo muy pesada. La gran dedicación del personal a su trabajo, así como sus conocimientos y experiencia periciales, constituyen sólidos puntales para los FIDAC, y estos factores son decisivos para el funcionamiento eficiente de la Secretaría.

En vista de la naturaleza cambiante de la labor de la Secretaría, la necesidad de administrar dos Fondos, y el volumen de trabajo de los funcionarios, en 1998 se contrató un asesor externo para realizar un estudio de los métodos de trabajo en el seno de la Secretaría, con el fin de obtener el modo más eficiente y rentable en función del costo de administrar los FIDAC. A raíz de este estudio, las Asambleas adoptaron ciertas decisiones en 1998 respecto a una nueva estructura de la Secretaría y nuevos métodos de trabajo. Estas decisiones han sido llevadas a la práctica de modo gradual durante 1998 y 1999.

Las decisiones de las Asambleas incluían un aumento del tamaño de la Secretaría, y como consecuencia se necesita un considerable espacio de oficina adicional. La Secretaría está situada actualmente en el edificio de la OMI en Londres. Lamentablemente, no se dispone allí de espacio adicional, con lo que la Secretaría tendrá que trasladarse fuera de dicho edificio de la OMI. Se ha encontrado un nuevo local en Victoria, a poca distancia del edificio de la OMI. Se espera que los FIDAC se trasladen al nuevo local en la primavera de 2000.

Los FIDAC continúan valiéndose de asesores externos para facilitar asesoría jurídica o técnica. En una serie de casos los FIDAC y el asegurador P & I involucrado han establecido en común oficinas locales de reclamación para facilitar una tramitación eficiente del gran número de reclamaciones presentadas.

Las Asambleas han destacado la importancia de que el Fondo de 1992 reforzase las actividades de la Secretaría en la esfera de las relaciones públicas. A este fin, se introdujo el 'web site' de los FIDAC con la dirección electrónica <http://www.iopcfund.org> en octubre de 1999.

La Secretaría adoptó varias medidas en 1999 a fin de garantizar que el sistema informático de los FIDAC fuese compatible con la fecha 2000.

7.2 Estados financieros de 1998

Los estados financieros del Fondo de 1971 y el Fondo de 1992 para el plazo comprendido entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 1998 fueron aprobados por los respectivos órganos rectores en sus sesiones de octubre de 1999.

Como en años anteriores, las cuentas del Fondo de 1971 y del Fondo de 1992 fueron revisadas por el Interventor y Revisor de Cuentas General del Reino Unido. El informe del Interventor, que abarca ambas Organizaciones, se reproduce en su totalidad en el Anexo III y sus opiniones sobre cada estado financiero se reproducen en los Anexos IV y XIV.

Los extractos que resumen la información que consta en los estados revisados para este periodo se presentan en los Anexos V - XIII para el Fondo de 1971 y en los Anexos XV - XVIII para el Fondo de 1992.

Existen cuentas separadas de ingresos y gastos para el Fondo General y para cada Fondo de Reclamaciones Importantes. Se establecen distintos Fondos de Reclamaciones Importantes respecto a siniestros para los que la cuantía total pagadera por el Fondo de 1971 exceda de 1 millón de Derechos Especiales de Giro (DEG) (£850 000) o 4 millones de DEG (£3,4 millones) por el Fondo de 1992.

Fondo de 1971

Una suma de £1 972 491 fue reembolsada a los contribuyentes al Fondo General en 1998 como resultado de rebajar el capital de operaciones del Fondo de 1971 de £10 millones a £5 millones. Asimismo se efectuó un reembolso de £2,8 millones a aquellas personas que habían contribuido al Fondo de Reclamaciones Importantes del *Senyo Maru*. Este Fondo de Reclamaciones Importantes fue cerrado en 1998.

Quedaban por recibir contribuciones anuales respecto a los Fondos de Reclamaciones Importantes del *Nakhodka* (£29,8 millones), *Sea Prince* (£3,0 millones), *Nissos Amorgos* (£2,0 millones) y *Osung N°3* (£2,0 millones). Los gastos de reclamaciones en el periodo ascendieron aproximadamente a £30,8 millones. La mayoría de estos gastos estaban relacionados con cuatro casos, a saber los siniestros del *Nakhodka*, *Sea Prince*, *Yuil N°1* y *Osung N°3*.

El balance del Fondo de 1971 al 31 de diciembre de 1998 se reproduce en el Anexo XII. Se presentan asimismo los balances de los diversos Fondos de Reclamaciones Importantes. El pasivo eventual se estimó en £307 millones respecto a reclamaciones surgidas de 22 siniestros.

Fondo de 1992

Unas contribuciones anuales de £5,9 millones dieron cuenta de la mayor parte de los ingresos del Fondo General durante 1998. Quedaban por recibir contribuciones de £3,5 millones respecto al Fondo Provisional de Reclamaciones Importantes del *Osung N°3* durante este periodo. El saldo de este Fondo de Reclamaciones Importantes al 31 de diciembre de 1998 ascendía aproximadamente a £3,7 millones. No quedaban por recibir contribuciones en 1998 respecto al Fondo de Reclamaciones Importantes del *Nakhodka*.

No hubo gastos netos de reclamaciones durante 1998.

El balance del Fondo de 1992 al 31 de diciembre de 1998 se reproduce en el Anexo XVII. Se presentan asimismo los balances de los diversos Fondos de Reclamaciones Importantes. El pasivo eventual se estimó en £74 millones respecto a reclamaciones surgidas de cuatro siniestros.

7.3 Estados financieros de 1999

Los estados financieros del Fondo de 1971 y el Fondo de 1992 para el plazo comprendido entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 1999 se presentarán al Interventor Externo en la primavera de 2000, y serán sometidos a la aprobación de las respectivas Asambleas en sus

sesiones de octubre de 2000. Estas cuentas se reproducirán en el Informe Anual de los FIDAC de 2000.

7.4 Inversión de fondos

Política de inversión

De conformidad con los Reglamentos Financieros de los Fondos de 1971 y 1992, el Director es responsable de la inversión de aquellos fondos que no sean necesarios para el funcionamiento a corto plazo de cada Fondo. Según estos Reglamentos, al efectuar cualquier inversión se toman todas las medidas necesarias para garantizar el mantenimiento de fondos líquidos suficientes para el funcionamiento del Fondo respectivo, evitar demasiados riesgos de fluctuación de divisas y en general obtener unos rendimientos razonables de las inversiones de cada Organización. Las inversiones se efectúan principalmente en libras esterlinas. El activo se coloca en depósito a plazo. Las inversiones se pueden efectuar en bancos y sociedades de crédito hipotecario que satisfagan determinados criterios en cuanto a su solvencia financiera.

Órganos Asesores de Inversión

Las Asambleas del Fondo de 1971 y el Fondo de 1992 han creado, para cada organización, un Órgano Asesor de Inversión, compuesto de expertos con conocimientos especializados en cuestiones de inversión, para asesorar al Director en términos generales acerca de tales cuestiones. Los miembros de ambos órganos son los mismos.

Fondo de 1971

Se efectuaron inversiones por el Fondo de 1971 durante 1999 en varios bancos y sociedades de crédito hipotecario del Reino Unido. Al 31 de diciembre de 1999 la cartera de inversiones del Fondo de 1971 ascendía a un total de £113 millones. La cartera estaba constituida por el activo del Fondo de 1971 y un saldo acreedor en la cuenta de contribuyentes.

Los intereses devengados en 1999 por las inversiones ascendían a £6,8 millones sobre un capital medio de £118 millones.

Fondo de 1992

Se efectuaron inversiones por el Fondo de 1992 durante 1999 en varios bancos y sociedades de crédito hipotecario del Reino Unido. Al 31 de diciembre de 1999 la cartera de inversiones del Fondo de 1992 ascendía a un total de £57 millones. La cartera estaba constituida por el activo del Fondo de 1992 y el Fondo de Previsión del Personal.

Los intereses devengados en 1999 por las inversiones ascendían a £2 millones sobre un capital medio de £36 millones.

8 CONTRIBUCIONES

8.1 El sistema de contribuciones

Base para la recaudación de contribuciones

Los FIDAC se financian mediante contribuciones pagadas por toda persona que haya recibido en el año civil pertinente más de 150 000 toneladas de crudos de petróleo o fueloil pesado (hidrocarburos sujetos a contribución) en puertos o instalaciones terminales de un Estado que sea Miembro del Fondo pertinente, después de su transporte por mar. La recaudación de contribuciones se basa en informes sobre recibos de hidrocarburos respecto a los distintos contribuyentes que presentan a la Secretaría los Gobiernos de los Estados Miembros. Las contribuciones son abonadas por los distintos contribuyentes directamente a los FIDAC. Los Gobiernos no están encargados de estos pagos, a menos que hayan aceptado voluntariamente tal responsabilidad.

Falta de presentación de informes sobre hidrocarburos

La falta de presentación de informes sobre hidrocarburos por parte de una serie de Estados fue considerada por las delegaciones, en las sesiones de octubre de 1999 de los órganos rectores tanto del Fondo de 1971 como del Fondo de 1992, como cuestión de grave preocupación para otros Estados Miembros, y en particular para los contribuyentes de esos Estados, toda vez que sin informes sobre hidrocarburos la Secretaría no puede extender facturas de contribuciones. Por aquellas fechas dos Estados Miembros del Fondo de 1992 y 32 Estados Miembros del Fondo de 1971 (o sea más de dos tercios) no habían presentado sus informes sobre hidrocarburos sujetos a contribución recibidos en 1998. Respecto a 16 de los Estados Miembros del Fondo de 1971 quedaron pendientes los informes entre tres y 11 años.

Los órganos rectores renovaron sus instrucciones en el sentido de que, si un Estado no presenta sus informes sobre hidrocarburos, el Director deberá efectuar contactos con dicho Estado y destacar las preocupaciones expresadas por los órganos rectores a este respecto. También se encargó al Director que informase a las personas competentes de los Estados interesados que la Asamblea pasaría revista uno a uno a cada Estado que no hubiese presentado su informe, y que entonces incumbiría a la Asamblea decidir las medidas que se habrán de adoptar respecto de cada Estado.

Contribuciones iniciales y anuales

El Fondo de 1971 tiene contribuciones iniciales y anuales. El Fondo de 1992 sólo tiene contribuciones anuales.

Las contribuciones iniciales son pagaderas cuando un Estado pasa a ser Miembro del Fondo de 1971. Los contribuyentes pagan una cantidad fija por tonelada de hidrocarburos sujetos a contribución recibidos durante el año precedente a aquel en que haya entrado en vigor el Convenio del Fondo de 1971 para el Estado en cuestión. Esta cantidad fue fijada por la Asamblea en 0,04718 francos (oro) por tonelada (0,003145 DEG), que al 30 de diciembre de 1999 correspondían a £0,0026689.

Las contribuciones anuales son recaudadas por cada Organización para hacer frente a los pagos de indemnización previstos y los gastos administrativos estimados durante el año siguiente

y, en el caso del Fondo de 1971, los pagos de indemnización del propietario del buque con arreglo al artículo 5.1 del Convenio del Fondo de 1971.

Sistema de facturación aplazada

En junio de 1996 las Asambleas introdujeron un sistema de facturación aplazada para ambas Organizaciones. Conforme a este sistema la Asamblea fija la cuantía total a recaudar en contribuciones para un determinado año civil, pero puede decidir que sólo se facture una cantidad inferior específica para pagar antes del 1 de febrero (1 de marzo para 2000) en el año siguiente, siendo la suma restante, o parte de la misma, facturada más tarde en ese año si resultase necesario.

8.2 Fondo de 1971: contribuciones anuales de 1998

En octubre de 1998 el Comité Ejecutivo, actuando en nombre de la Asamblea, decidió recaudar contribuciones anuales de 1998 para el Fondo General y cinco Fondos de Reclamaciones Importantes por una cuantía total de £26,7 millones. Se decidió que la totalidad de las recaudaciones para el Fondo General (£1,7 millones) y el Fondo de Reclamaciones Importantes del *Nakhodka* (£7,5 millones) fuesen exigibles para su pago antes del 1 de febrero de 1999, mientras que la totalidad de las recaudaciones respecto a los siniestros del *Yuil N°1*, *Sea Empress*, *Osung N°3* y *Evoikos* debía ser aplazada. Se autorizó al Director a decidir si había de facturar la totalidad o parte de las sumas de las recaudaciones aplazadas para su pago durante el segundo semestre de 1999.

Al evaluar la situación en junio de 1999 el Director decidió no efectuar una recaudación aplazada respecto a los Fondos de Reclamaciones Importantes arriba mencionados, ya que sería posible efectuar los pagos necesarios con cargo al activo líquido del Fondo de 1971. Se comunicó esta decisión a los contribuyentes en junio de 1999.

8.3 Fondo de 1971: contribuciones anuales de 1999

En octubre de 1999 el Comité Ejecutivo, actuando en nombre de la Asamblea, decidió no recaudar contribuciones anuales respecto al Fondo General. No obstante, el Comité decidió recaudar contribuciones anuales para tres Fondos de Reclamaciones Importantes por una cuantía total de £8,3 millones. Se decidió que las recaudaciones para los Fondos de Reclamaciones Importantes del *Nakhodka* (£1 millón) y *Osung N°3* (£5,3 millones) fuesen exigibles para su pago antes del 1 de marzo de 2000, mientras que la totalidad de la recaudación respecto al siniestro del *Sea Empress* debía ser aplazada. Se autorizó al Director a decidir si había de facturar la totalidad o parte de la suma de la recaudación aplazada para su pago durante el segundo semestre de 2000.

El Comité decidió asimismo que, comoquiera que todas las reclamaciones y gastos derivados del siniestro del *Haven* habían sido abonados y el monto restante en este Fondo de Reclamaciones Importantes se consideraba sustancial, debía reembolsarse la suma de £2,5 millones a los contribuyentes al Fondo de Reclamaciones Importantes del *Haven* y el resto se transfiriese al Fondo General. El Comité decidió que este reembolso se efectuase el 1 de marzo de 2000.

FONDO DE 1971:
CONTRIBUCIONES AL FONDO
DE RECLAMACIONES IMPORTANTES DEL NAKHODKA (1999)



Las contribuciones de 1999 al Fondo de Reclamaciones Importantes del *Nakhodka* se basaron en las cantidades de hidrocarburos sujetos a contribución recibidos en 1996 en Estados que eran Miembros del Fondo de 1971 en el momento del siniestro del *Nakhodka* (2 de enero de 1997). Las participaciones de las contribuciones de 1999 a ese Fondo respecto a los Estados Miembros quedan ilustradas mediante el gráfico arriba.

8.4 Fondo de 1992: contribuciones anuales de 1998

En octubre de 1998 la Asamblea decidió recaudar contribuciones de 1998 al Fondo General por un total de £7,2 millones, que debían abonarse antes del 1 de febrero de 1999.

La Asamblea decidió efectuar una recaudación de £41 millones al Fondo de Reclamaciones Importantes del *Nakhodka* en concepto de contribuciones de 1998, £30 millones de los cuales representaban una renovación de la recaudación a ese Fondo de Reclamaciones Importantes que había sido hecha por la Asamblea en octubre de 1997. La Asamblea decidió asimismo que £21 millones fuesen exigibles para su pago antes del 1 de febrero de 1999, y que el resto de la recaudación (£20 millones) fuese aplazado.

La Asamblea decidió además efectuar una recaudación de £1,4 millones al Fondo Provisional de Reclamaciones Importantes del *Osung N°3*, en concepto de contribuciones de 1998. Se decidió que la totalidad de esta recaudación fuese aplazada.

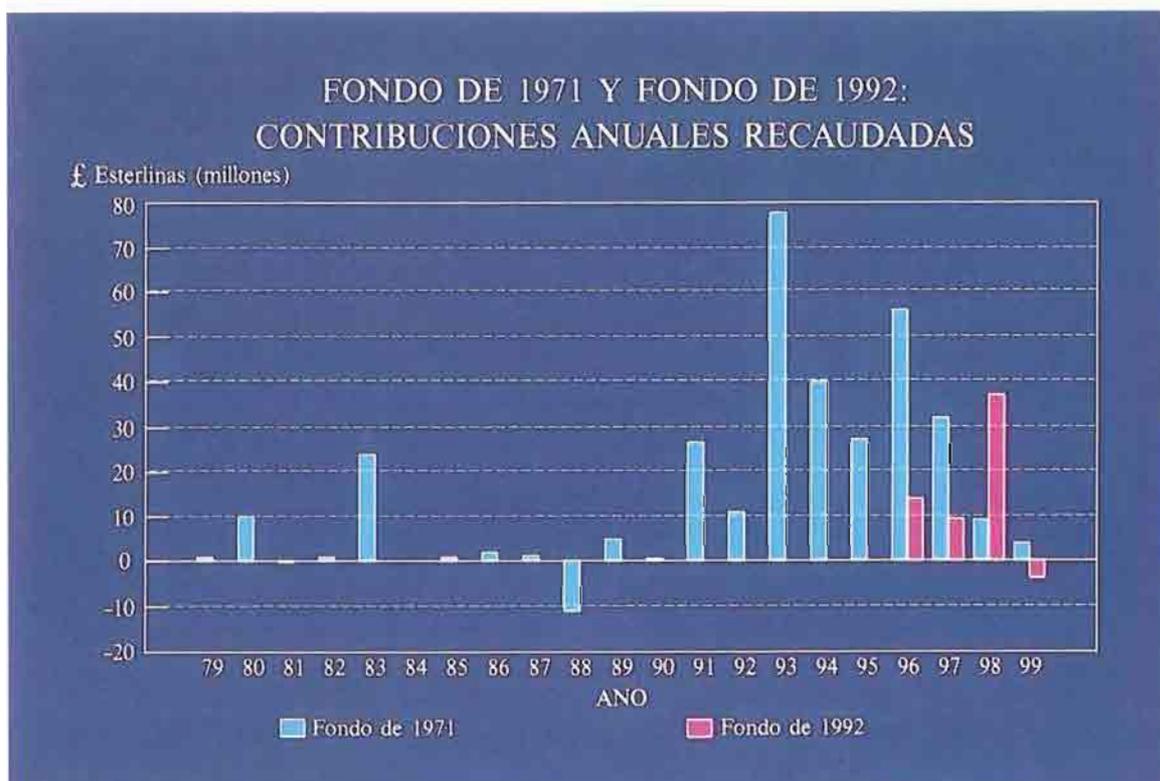
El Director fue autorizado a decidir si se había de facturar la totalidad o parte de las recaudaciones aplazadas para su pago durante el segundo semestre de 1999. De conformidad con

esta autorización, el Director decidió en junio de 1999 facturar £9 millones en concepto de recaudación aplazada al Fondo de Reclamaciones Importantes del *Nakhodka* para su pago antes del 1 de septiembre de 1999, pero no efectuar una recaudación aplazada al Fondo de Reclamaciones Importantes del *Osung N°3*.

8.5 Fondo de 1992: contribuciones anuales de 1999

La Asamblea decidió no recaudar contribuciones de 1999 al Fondo General. No obstante, la Asamblea decidió recaudar contribuciones de £13 millones al Fondo de Reclamaciones Importantes del *Nakhodka* en concepto de contribuciones de 1999, siendo aplazada la totalidad de la recaudación. El Director fue autorizado a decidir si se había de facturar la totalidad o parte de la recaudación aplazada para su pago durante el segundo semestre de 2000.

La Asamblea decidió que, como todas las reclamaciones y gastos derivados del siniestro del *Osung N°3* habían sido abonados y la cantidad restante en este Fondo de Reclamaciones Importantes se consideraba sustancial, se reembolsase la suma de £3,7 millones a los contribuyentes al Fondo de Reclamaciones Importantes del *Osung N°3* y el resto se transfiriese al Fondo General. La Asamblea decidió que este reembolso fuese efectuado el 1 de marzo de 2000.



Organización	Contribución Anual Año	Decisión de organo rector		Fondo General/Fondo Reclamaciones Importantes	Suma total a pagar £	Año de hidrocarburos	Recaudación por tonelada £
FONDO 1971	1998	Octubre 1998	1a recaudación	Fondo General		1997	0,0024768
				<i>Nakhodka</i>	Japón	1996	0,0061171
			2a recaudación	No se hizo recaudación			
	1999	Octubre 1999	1a recaudación	<i>Nakhodka</i>	Japón	1996	0,0008178
				<i>Osung N°3</i>	República de Corea/Japón	1996	0,0043189
				Saldo acreedor <i>Haven</i>	Italia	1990	-0,0026328
	2a recaudación	<i>Sea Empress</i>	Reino Unido	Máxima<1> 2.000.000	1995		
FONDO 1992	1998	Octubre 1998	1a recaudación	Fondo General		1997	0,0081266
				<i>Nakhodka</i>	Japón	1996	0,0319418
			2a recaudación	<i>Nakhodka</i>	Japón	1996	0,0134974
	1999	Octubre 1999	1a recaudación	Saldo acreedor <i>Osung N°3 Provisional</i>	República de Corea/Japón	1996	-0,0056367
2a recaudación			<i>Nakhodka</i>	Japón	Máxima<1> 13.000.000	1996	

<1> A facturar en la medida requerida para pago en el segundo semestre de 2000

8.6 Fondos de 1971 y de 1992: contribuciones anuales al correr de los años

En el cuadro de la página anterior se presentan pormenores de las contribuciones anuales de 1998 y 1999 a los Fondos de 1971 y 1992.

Los pagos efectuados por los Fondos de 1971 y 1992 respecto a reclamaciones de indemnización por daños debidos a la contaminación por hidrocarburos varían considerablemente de un año a otro. Como consecuencia, el nivel de contribuciones anuales a los Fondos ha fluctuado de un año para otro, como se ilustra en el gráfico de la página 34.

Con respecto a las contribuciones recaudadas por el Fondo de 1971 al correr de los años, quedaban pendientes £1 609 000 al 31 de diciembre de 1999. En cuanto a las contribuciones recaudadas por el Fondo de 1992 desde 1996, quedaban pendientes £552 000 al 31 de diciembre de 1999.

En octubre de 1999 los órganos rectores de los Fondos de 1971 y de 1992 expresaron su satisfacción por la situación relativa al pago de contribuciones.



Asamblea bajo la presidencia del Sr. Coppolani
(fotografía : John Ross)

9 GRUPO DE TRABAJO DEL FONDO DE 1992 SOBRE LA INTERPRETACIÓN DE LA DEFINICIÓN DE 'BUQUE' EN LOS CONVENIOS DE 1992

En octubre de 1998 la Asamblea del Fondo de 1992 creó un Grupo de Trabajo intersesiones para estudiar dos cuestiones relativas a la definición de 'buque' enunciada en el Convenio de responsabilidad civil de 1992 y en el Convenio del Fondo de 1992, a saber

- i) las circunstancias en las cuales un buque tanque sin carga estaría comprendido dentro de la definición de 'buque'; y
- ii) si los Convenios de 1992 son aplicables a las unidades móviles mar adentro, es decir las unidades flotantes de almacenamiento (FSU) y las unidades flotantes de producción, almacenamiento y descarga (FPSO), y en tal caso en qué medida.

La definición de buque en 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.

Esta definición está incluida en el Convenio del Fondo de 1992.

El Grupo de Trabajo se reunió los días 26 y 27 de abril de 1999 bajo la presidencia del Sr John Wren (Reino Unido).

9.1 Aplicación de los Convenios de 1992 a las unidades móviles mar adentro

En lo que se refiere a la aplicación de los Convenios de 1992 a las unidades móviles mar adentro, se observó que el Grupo de Trabajo había extraído las siguientes conclusiones:

- i) Las unidades móviles mar adentro deben ser consideradas como 'buques' con arreglo a los Convenios de 1992 sólo cuando transporten hidrocarburos como carga durante un viaje que termine o se inicie en un puerto o terminal situado fuera del yacimiento petrolífero en el que habitualmente realicen sus operaciones.
- ii) Las unidades móviles mar adentro quedarían fuera del ámbito de los Convenios de 1992 cuando salgan de un yacimiento petrolífero en el mar por razones operativas o simplemente para evitar el mal tiempo.

En oficios dirigidos al Director, algunas compañías que trabajan en el sector ultralitoral habían expresado preocupación por la interpretación restrictiva recomendada por el Grupo de Trabajo. Estas compañías habían expresado el parecer de que en el texto del Convenio de

responsabilidad civil de 1992 no se encontraba apoyo para una distinción entre unidades móviles mar adentro y buques tanque comerciales.

Varias delegaciones expresaron su sorpresa por la tardía intervención de algunos miembros de la industria marítima, dado que habían tenido lugar amplias consultas con anterioridad y durante las reuniones del Grupo de Trabajo Intersesiones, y que no se presentaban nuevos argumentos jurídicos o técnicos. Aquéllas delegaciones subrayaron que toda decisión definitiva respecto a la aplicabilidad de los Convenios de 1992 a las unidades móviles mar adentro era asunto para los tribunales nacionales, pero que era conveniente que el Fondo de 1992 adoptase un criterio antes de que ocurriese un siniestro en el que interviniese una de dichas unidades en un Estado Miembro del Fondo de 1992. Por tal razón, aquellas delegaciones opinaban que la Asamblea no debía aplazar su decisión acerca de esta cuestión, reconociendo que tal decisión era siempre susceptible de revisión a la luz de nueva información.

La Asamblea decidió refrendar las conclusiones del Grupo de Trabajo relativas a la aplicabilidad de los Convenios de 1992 a las unidades móviles mar adentro. La Asamblea destacó que, en todo caso, la decisión sobre si los Convenios de 1992 eran de aplicación a un siniestro específico se adoptaría teniendo en cuenta las circunstancias particulares de aquel caso. Se tomó nota de que se volvería a examinar esta cuestión si surgiese nueva información al respecto.

9.2 Aplicación de los Convenios de 1992 a los buques tanque sin carga

El Grupo de Trabajo había extraído las siguientes conclusiones respecto a las circunstancias en las que un buque tanque sin carga estaría comprendido dentro de la definición de 'buque':

- i) la palabra 'hidrocarburos' en la salvedad del artículo 1.1 del Convenio de responsabilidad civil de 1992 significa hidrocarburos persistentes de origen mineral, como se definen en el artículo 1.5 del Convenio;
- ii) la expresión 'otras cargas' en la salvedad deberá interpretarse que significa hidrocarburos no persistentes así como cargas sólidas a granel;
- iii) por consiguiente la salvedad del artículo 1.1 deberá ser aplicable a todos los buques tanque y no sólo a los buques mincraleros/granceros/pctroleros (OBO);
- iv) la expresión 'cualquier viaje' ha de interpretarse en sentido literal y no limitado al primer viaje en lastre a continuación del transporte de una carga de hidrocarburos persistentes;
- v) un buque tanque que haya transportado una carga de hidrocarburos persistentes quedaría fuera de la definición si se demostrase que no hay a bordo residuos procedentes de tal transporte; y
- vi) la carga de la prueba de que no hay residuos del transporte previo de una carga de hidrocarburos persistentes deberá corresponder por lo regular al propietario del buque.

En un documento presentado a la Asamblea, las delegaciones de Australia, Canadá, los Países Bajos y el Reino Unido habían expresado el parecer de que:

-
- i) un petrolero exclusivo (o sea un buque tanque en el que se puedan transportar hidrocarburos persistentes y no persistentes) es siempre un 'buque' a los efectos del Convenio de responsabilidad civil de 1992; y
 - ii) la salvedad en la definición de 'buque' se aplica solamente a naves y unidades en las que se puedan transportar hidrocarburos, incluidos los no persistentes, y otras cargas.

Varias delegaciones manifestaron que apoyaban la interpretación propuesta por el Grupo de Trabajo. Algunas delegaciones expresaron la opinión de que no estaban de acuerdo con las conclusiones del Grupo de Trabajo pero apoyaban los pareceres expuestos en el documento presentado por las cuatro delegaciones.

Una delegación afirmó que la cuestión primordial era la definición de 'hidrocarburos' en el Convenio, que estaba circunscrita a los 'hidrocarburos persistentes', y que no sería legalmente posible ampliar la interpretación de la definición de 'buque' más allá de la propuesta por el Grupo de Trabajo.

Otras delegaciones consideraron que era prematuro que la Asamblea adoptase una decisión, particularmente en vista del limitado tiempo de que había dispuesto para estudiar el nuevo documento, y que esta cuestión debía ser examinada más a fondo.

La Asamblea encargó al Director que volviese a convocar al Grupo de Trabajo para una reunión de un día durante la semana de la sesión del Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 en abril de 2000 e instó a todas las delegaciones interesadas a presentar documentos con antelación suficiente a dicha reunión para permitir a las delegaciones considerar la cuestión en detalle antes de la reunión. Se invitó al Director a realizar otro estudio, con particular hincapié en las ramificaciones de la propuesta de Australia, Canadá, los Países Bajos y el Reino Unido.

10 LIQUIDACIÓN DE RECLAMACIONES

10.1 Visión de conjunto

Liquidación de reclamaciones del Fondo de 1971 en 1978 - 1999

Desde su creación en octubre de 1978, el Fondo de 1971 ha sido afectado, hasta el 31 de diciembre de 1999, por la liquidación de reclamaciones surgidas de 94 siniestros. La indemnización total pagada por el Fondo de 1971 hasta la fecha asciende a más de £243 millones (US\$390 millones).

El Fondo de 1971 ha efectuado pagos de indemnización y resarcimiento superiores a £2 millones, a consecuencia de cada uno de los siguientes siniestros respecto de los cuales se han liquidado todas las reclamaciones de terceros.

Buque	Lugar del siniestro	Año	Pagos del Fondo de 1971
<i>Antonio Gramsci</i>	Suecia	1979	£9,2 millones
<i>Tanio</i>	Francia	1980	£18,7 millones
<i>Ondina</i>	República Federal de Alemania	1982	£3,0 millones
<i>Thuntank 5</i>	Suecia	1986	£2,4 millones
<i>Rio Orinoco</i>	Canadá	1990	£6,2 millones
<i>Haven</i>	Italia	1991	£30,3 millones
<i>Taiko Maru</i>	Japón	1993	£7,2 millones
<i>Toyotaka Maru</i>	Japón	1994	£5,1 millones
<i>Senyo Maru</i>	Japón	1995	£2,3 millones

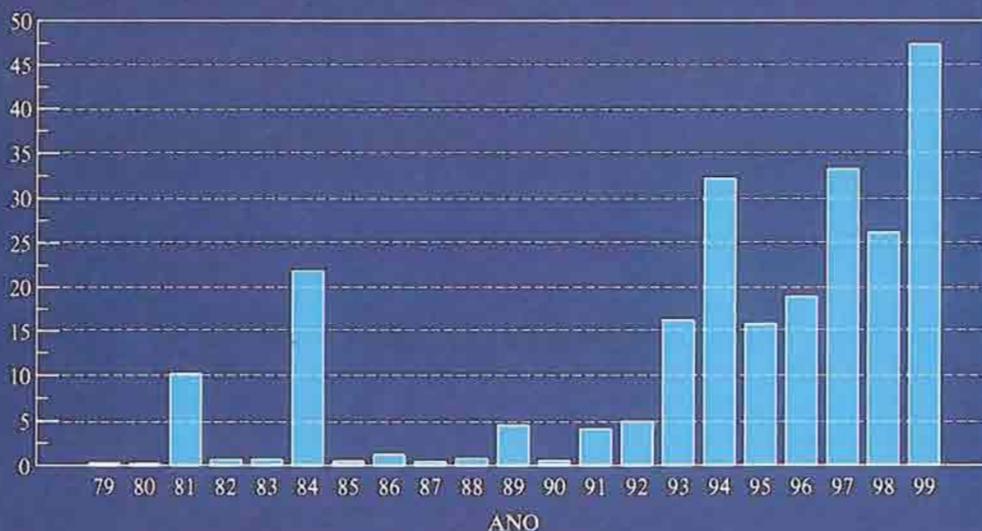
Además, el Fondo de 1971 ha efectuado pagos de indemnización superiores a £2 millones en relación con cada uno de los siguientes siniestros respecto de los cuales están pendientes reclamaciones de terceros. En varios de los casos enumerados, como los siniestros del *Aegean Sea*, *Braer*, *Sea Prince* y *Sea Empress*, también se han efectuado pagos considerables de indemnización por el propietario del buque o su asegurador.

Buque	Lugar del siniestro	Año	Pagos del Fondo de 1971
<i>Aegean Sea</i>	España	1992	£5,2 millones
<i>Braer</i>	Reino Unido	1993	£40,6 millones
<i>Keumdong N°5</i>	República de Corea	1993	£10,0 millones
<i>Sea Prince</i>	República de Corea	1995	£10,6 millones
<i>Yuil N°1</i>	República de Corea	1995	£14,4 millones
<i>Sea Empress</i>	Reino Unido	1996	£9,4 millones
<i>Nakhodka</i> ^{<1>}	Japón	1997	£43,3 millones
<i>Osung N°3</i>	República de Corea/Japón	1997	£6,9 millones

<1> El Fondo de 1992 ha pagado otros £4,9 millones.

FONDO DE 1971: PAGO ANUAL DE RECLAMACIONES

£ Esterlinas (millones)



Como puede verse en el gráfico arriba, el pago anual de reclamaciones por el Fondo de 1971 ha sido considerablemente mayor en los últimos siete años que en el periodo anterior a 1992.

En el Anexo XXI del presente Informe figura un resumen de todos los siniestros respecto de los cuales el Fondo de 1971 ha pagado indemnización o resarcimiento, o en que es posible que el Fondo efectúe tales pagos. Incluye también algunos siniestros que afectaron al Fondo de 1971 pero en los que éste no tuvo que efectuar ningún pago en última instancia.

Ha habido un considerable aumento de las cuantías de indemnización reclamadas al Fondo de 1971 a lo largo de los años. En varios casos recientes, la cuantía total de las reclamaciones presentadas rebasa con mucho la cuantía máxima disponible con arreglo al Convenio del Fondo de 1971. Se han presentado reclamaciones que, en opinión del Fondo de 1971, no quedan comprendidas en la definición de daños debidos a la contaminación estipulada en los Convenios. También ha habido reclamaciones que, si bien admisibles en principio, son por cuantías que el Fondo considera sumamente exageradas. Como consecuencia, el Fondo de 1971 y los demandantes se han visto involucrados en prolongados procesos judiciales. En estas circunstancias, se está haciendo cada vez más difícil para el Fondo de 1971 conseguir su objetivo de proporcionar un pago puntual de las reclamaciones admisibles.

Siniestros en 1999 que afectan al Fondo de 1971

No se ha notificado al Fondo de 1971 ningún siniestro ocurrido en 1999 que pueda dar lugar a reclamaciones contra él.

Siniestros en años anteriores con reclamaciones pendientes contra el Fondo de 1971

Al 31 de diciembre de 1999, estaban pendientes reclamaciones de terceros respecto a 18 siniestros que afectan al Fondo de 1971, ocurridos antes de 1999. Se resume más abajo la situación respecto a algunos de estos siniestros.

Se han presentado reclamaciones derivadas del siniestro del *Aegean Sea* (España, 1992) en proceso penal por una cuantía total aproximada de £96 millones. El Fondo de 1971 ha pagado aproximadamente £5,2 millones en indemnización, y el asegurador P & I del propietario del buque ha pagado unos £3,2 millones. En junio de 1997 el Tribunal de Apelación confirmó la sentencia del Tribunal Penal de primera instancia respecto a la responsabilidad penal y civil y sobre las reclamaciones de indemnización presentadas en los procesos penales. Los Tribunales juzgaron, entre otras cosas, que las pruebas presentadas por la mayoría de los demandantes eran insuficientes para justificar la cuantía de las pérdidas sufridas, y esas reclamaciones fueron remitidas para su cuantificación al procedimiento para la ejecución de la sentencia del Tribunal de Apelación. Existe todavía un alto grado de incertidumbre en cuanto a la cuantía total de las reclamaciones fundadas. En septiembre de 1999, el Gobierno español presentó un estudio del Instituto Español de Oceanografía que contiene una evaluación de las pérdidas sufridas por los demandantes en los sectores de pesca y maricultura. Se mantienen conversaciones respecto a esta evaluación. El Fondo de 1971 está estudiando complejas cuestiones relativas a la distribución de responsabilidad y recurso que se derivan de la sentencia del Tribunal de Apelación con respecto a la responsabilidad civil de las partes en cuestión, en particular en lo que se refiere a la distribución de responsabilidad entre el Fondo de 1971 y el Estado español. Se tiene entendido que unos 60 demandantes han entablado acciones civiles respecto a reclamaciones por un total de £85 millones, pero las acciones todavía no han sido notificadas al Fondo de 1971. Ha surgido la cuestión de si estas reclamaciones prescriben, y se han intercambiado opiniones jurídicas sobre este punto entre el Fondo de 1971 y el Gobierno español. Tienen lugar conversaciones sobre las diversas cuestiones entre el Gobierno español y el Fondo de 1971.

En lo que se refiere al siniestro del *Braer* (Reino Unido, 1993), el Fondo de 1971 ha pagado aproximadamente £40,6 millones en indemnización, y el asegurador P & I del propietario del buque ha pagado unos £4,3 millones. Reclamaciones que ascendían a £80 millones llegaron a ser objeto de procedimientos judiciales en Edimburgo. La cuantía total de las reclamaciones presentadas excedía de la máxima disponible con arreglo al Convenio de responsabilidad civil de 1969 y el Convenio del Fondo de 1971, o sea 60 millones de DEG (£50,6 millones). En vista de la incertidumbre en cuanto a las reclamaciones pendientes, el Comité Ejecutivo decidió, en octubre de 1995, suspender todo nuevo pago de indemnización. Desde entonces se ha retirado una serie de reclamaciones, y se han logrado liquidaciones extrajudiciales respecto a otras. Las reclamaciones restantes en los procedimientos judiciales ascienden ahora a un total de £27,6 millones. Nuevas reclamaciones, que ascienden a £5,7 millones, han sido objeto de acuerdo pero no pagadas. Durante 1999, los Tribunales han dictado fallos importantes respecto a reclamaciones por pérdidas exclusivamente económicas en el sector de la pesca que habían sido rechazadas por el Fondo de 1971. Los Tribunales rechazaron aquellas reclamaciones por motivo de ser reclamaciones por pérdida económica relacional que no era admisible. En octubre de 1999 el Comité Ejecutivo autorizó al Director a efectuar pagos parciales a aquellos demandantes cuyas reclamaciones han sido aprobadas pero no pagadas, si las reclamaciones pendientes en los procesos judiciales, junto con las reclamaciones que habían sido aprobadas pero no pagadas, eran inferiores a £20 millones.

En cuanto al siniestro del *Sea Empress* (Reino Unido, 1996), se han aprobado reclamaciones por un total de £16,3 millones. Se han efectuado pagos de £6,9 millones por el asegurador del propietario del buque, y de £9,4 millones por el Fondo de 1971. Se están examinando más reclamaciones. El propietario del buque ha comenzado actuaciones de limitación. Se entabló un enjuiciamiento penal contra la Autoridad Portuaria de Milford Haven. La Autoridad Portuaria se declaró culpable de una acusación y no tuvo lugar juicio. La Autoridad Portuaria fue multada con £4 millones. El Comité Ejecutivo decidió, en octubre de 1999, que el Fondo de 1971 interpusiese recurso contra la Autoridad Portuaria para recobrar las sumas por él pagadas en concepto de indemnización.

El siniestro del *Nakhodka* (Japón, 1997) fue el primero que afectó tanto al Fondo de 1971 como al Fondo de 1992. Se han recibido reclamaciones por un total de £213 millones. Esta cuantía rebasa la máxima disponible de los Fondos de 1971 y 1992 (135 millones de DEG o £115 millones), a consecuencia de lo cual los pagos del Fondo de 1971 y del Fondo de 1992 se limitan actualmente al 60% de los daños sufridos por cada demandante. El total de pagos efectuados por el Fondo de 1971 a los demandantes asciende a £43,3 millones, y el Fondo de 1992 ha abonado £4,9 millones. El propietario del buque y su asegurador han efectuado pagos por un total de £940 000. Los informes publicados por las autoridades japonesas y rusas sobre la causa del siniestro han sido estudiados por el Director con la asistencia de expertos jurídicos y técnicos. El Comité Ejecutivo ha decidido que los FIDAC se opongan a todo intento del propietario del buque de limitar su responsabilidad. Los Fondos han recurrido contra el propietario del buque, su asegurador, la compañía matriz del propietario del buque y el Registro Marítimo Ruso.

Se han presentado extrajudicialmente reclamaciones por un total de £7,4 millones respecto al siniestro del *Nissos Amorgos* (Venezuela, 1997). Hasta ahora se han aprobado reclamaciones por £3,6 millones, y las cuantías de liquidación han sido pagadas en su totalidad por el asegurador del propietario del buque. Se han depositado ante los tribunales reclamaciones por cantidades importantes, incluidos £37 millones por la República de Venezuela, £81 millones por un sindicato pesquero y £75 millones por elaboradores de pescado. Se esperan más reclamaciones.

Siniestros en 1999 que afectan al Fondo de 1992

Durante 1999 el Fondo de 1992 fue afectado por tres siniestros que han dado lugar, o pueden darlo, a reclamaciones contra dicho Fondo de 1992.

La gabarra *Mary Anne*, que transportaba 711 toneladas de fueloil intermedio, se hundió el 22 de julio de 1999 a la entrada de la Bahía de Manila (Filipinas). De los restos del naufragio se produjo una fuga de petróleo durante varios días, parte del cual alcanzó a la orilla. Es poco probable que la cuantía total de las reclamaciones reconocidas exceda de la cuantía de indemnización disponible con arreglo al Convenio de responsabilidad civil de 1992, aproximadamente £2,6 millones. No obstante, el asegurador ha informado al Fondo de 1992 que está investigando una serie de anomalías aparentes que, si se llegan a probar, podrían situar al propietario del buque en contravención de la póliza de seguros. No se sabe si el propietario del buque tiene capacidad financiera para hacer frente a sus obligaciones dimanantes del Convenio de responsabilidad civil de 1992.

El *Dolly*, matriculado en Dominica, se hundió en un puerto en Martinica el 5 de noviembre de 1999, cuando transportaba unas 200 toneladas de asfalto. Hasta ahora, no se ha

escapado carga. Se teme que la pesca y la maricultura queden afectadas si escapa asfalto. Las autoridades francesas estudian qué medidas se han de adoptar para impedir tal escape. El Fondo de 1992 se ha reservado su postura respecto a si el Convenio del Fondo de 1992 es aplicable a este siniestro.

El 12 de diciembre de 1999 el buque tanque *Erika*, que transportaba 30 000 toneladas de fueloil pesado, se partió en dos en un temporal en el Golfo de Vizcaya, unos 50 kilómetros al sur de Bretaña (Francia). Las dos partes del buque naufragado se hundieron a una profundidad aproximada de 100 metros. Se calcula que escaparon del buque unas 14 000 toneladas de hidrocarburos, contaminando más de 400 kilómetros de costa, y que hasta 16 000 toneladas de hidrocarburos permanecen en las dos partes del buque naufragado. Se espera que este siniestro motive reclamaciones por cuantías considerables para operaciones de limpieza y operaciones para extraer el petróleo de los restos del naufragio, así como por pérdidas en los sectores de la pesca, maricultura y turismo.

Siniestros en años anteriores con reclamaciones pendientes contra el Fondo de 1992

Al 31 de diciembre de 1999 había tres siniestros que ocurrieron antes de 1999 y que han dado lugar, o pudieran darlo, a reclamaciones contra el Fondo de 1992 (un siniestro en Alemania (1996), el *Nakhodka* (Japón, 1997) y el *Milad 1* (Bahrein, 1998)).

10.2 Siniestros tramitados por el Fondo de 1971 en 1999

La siguiente sección de este Informe trata de siniestros que han afectado al Fondo de 1971 en 1999. El Informe presenta la evolución de los diversos casos durante 1999 y la postura adoptada por el Fondo de 1971 respecto a las reclamaciones. El mencionado Informe no tiene por objeto reflejar cabalmente las deliberaciones del Comité Ejecutivo.

En este Informe se han redondeado las cuantías de las reclamaciones. La conversión de las divisas a libras esterlinas es la del 30 de diciembre de 1999, salvo en el caso de las reclamaciones pagadas por el Fondo de 1971, en que las conversiones se han efectuado al tipo de cambio en la fecha de pago.

VISTABELLA

(Caribe, 7 de marzo de 1991)

Cuando era remolcada, la gabarra de navegación marítima *Vistabella* (1 090 TRB), matriculada en Trinidad y Tobago y que transportaba aproximadamente 2 000 toneladas de fueloil pesado, se hundió a una profundidad superior a 600 metros, 15 millas al sudeste de Nevis. Se derramó una cantidad desconocida de petróleo a consecuencia del siniestro, y se desconoce la cantidad que quedó en la gabarra.

La *Vistabella* no estaba inscrita en ningún Club P & I, sino que estaba amparada por un seguro contra responsabilidad de terceros, de una sociedad aseguradora de Trinidad. La aseguradora argumentó que el seguro no cubría este siniestro. La cuantía de limitación aplicable a la embarcación se calculó en FFr2 354 000 (£223 000). No se constituyó fondo de limitación. Era poco probable que el propietario del buque pudiera hacer frente a sus obligaciones dimanantes del Convenio de responsabilidad civil de 1969 sin cobertura de seguro efectiva. El

propietario del buque y su aseguradora no respondieron a invitaciones a cooperar en el procedimiento de liquidación de reclamaciones.

El Fondo de 1971 pagó una indemnización que ascendía a FFr8,1 millones (£986 500) al Gobierno francés respecto a operaciones de limpieza. Se abonó indemnización a demandantes privados en St Barthélemy y las Islas Vírgenes Británicas, y a las autoridades de dichas Islas Vírgenes Británicas por un total aproximado de £14 250.

El Gobierno francés entabló acción judicial contra el propietario de la *Vistabella* y su aseguradora en el Tribunal de primera instancia de Basse-Terre (Guadalupe), reclamando indemnización por operaciones de limpieza realizadas por la Marina Francesa. El Fondo de 1971 intervino en el proceso y adquirió por subrogación la demanda del Gobierno francés. Éste se retiró del proceso.

En sentencia dictada en 1996, el Tribunal de primera instancia juzgó que no era aplicable el Convenio de responsabilidad civil de 1969, puesto que la *Vistabella* había enarbolado el pabellón de un Estado (Trinidad y Tabago) que no era Parte en dicho Convenio, y en su lugar el Tribunal aplicó el derecho nacional francés. El Tribunal aceptó que, fundándose en la subrogación, el Fondo de 1971 tenía derecho de acción contra el propietario del buque y derecho de acción directa contra su aseguradora. El Tribunal juzgó que no era competente para examinar la reclamación por vía de recurso del Fondo de 1971 por daños causados en las Islas Vírgenes Británicas. El Tribunal adjudicó al Fondo el derecho a recobrar la cuantía total que había pagado por daños causados en los territorios franceses.

El Fondo de 1971 opinó que la sentencia era errónea por dos razones. Primero, el Convenio de responsabilidad civil de 1969, que formaba parte del derecho francés, se aplicaba a los daños ocasionados en un Estado Parte en dicho Convenio, y ello es independiente del Estado de matrícula del buque. Segundo, los tribunales franceses eran competentes en virtud de dicho Convenio para estudiar reclamaciones por daños en cualquier Estado Parte (incluidas las Islas Vírgenes Británicas). El Fondo de 1971 decidió, con todo, no apelar contra esta sentencia en cuanto a la aplicabilidad del Convenio de responsabilidad civil de 1969, ya que apenas tendría valor alguno como precedente en otros casos, puesto que el Tribunal había adjudicado al Fondo de 1971 la cuantía total por él pagada por daños en los territorios franceses y dado que la cuantía pagada por el Fondo por daños fuera de esos territorios era insignificante.

El propietario del buque y la aseguradora apelaron contra la sentencia.

El Tribunal de Apelación dictó su fallo en marzo de 1998. En el mismo – que trataba principalmente de cuestiones de procedimiento – el Tribunal de Apelación juzgó que el Convenio de responsabilidad civil de 1969 era de aplicación al siniestro, toda vez que el criterio para la aplicabilidad era el lugar de los daños y no el Estado de abanderamiento del buque en cuestión. El Tribunal juzgó además que el Convenio se aplica a la acción directa del Fondo de 1971 contra la aseguradora. Se sostuvo además que esto se aplicaba también respecto a un asegurador con el que el propietario del buque se haya asegurado, aunque no haya estado obligado a hacerlo, puesto que el barco transportaba menos de 2 000 toneladas de petróleo a granel como carga.

El pleito fue remitido de vuelta al Tribunal de primera instancia, que aún no ha decidido acerca del fundamento de la causa en lo que se refiere a la acción directa incoada por el Fondo de 1971 contra la aseguradora.

HAVEN

(Italia, 11 de abril de 1991)

El siniestro

El petrolero chipriota *Haven* (109 977 TRB) se incendió y sufrió una serie de explosiones el 11 de abril de 1991 cuando estaba fondeado a siete millas aguas afuera de Génova. El buque, que transportaba aproximadamente 144 000 toneladas de crudos de petróleo, se partió en tres partes. Una gran sección de la cubierta se separó de la estructura principal y se hundió a una profundidad aproximada de 80 metros. La sección de proa se desprendió y se hundió a una profundidad aproximada de 500 metros. La parte restante del navío fue remolcada a aguas someras, y el 14 de abril, tras una nueva serie de explosiones, se hundió en 90 metros de agua, a unas 1,5 millas frente a la costa.

No se determinó la cantidad de petróleo consumido por el fuego, pero se calculó que se derramaron en el mar más de 10 000 toneladas de petróleo sin quemar y quemado en parte. Una cantidad considerable de hidrocarburos llegó a la orilla entre Génova y Savona. Algunos hidrocarburos se extendieron hacia el oeste, afectando a la costa en cuatro departamentos franceses y el Principado de Mónaco.

Se realizaron amplias operaciones de limpieza en Italia, así como en Francia y en Mónaco.

Proceso de limitación

Después de haberse entablado acción judicial contra el propietario del buque, el Tribunal de primera instancia de Génova abrió proceso de limitación en mayo de 1991. El Tribunal fijó la cuantía de limitación en Lit 23 950 220 000 (£7,7 millones), que correspondían a 14 millones de DEG. El asegurador P & I del propietario del buque, la United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Bermuda) Limited (Club del RU), facilitó una garantía bancaria de Lit 24 002 millones. El Fondo de 1971 intervino en el proceso de limitación, con arreglo al artículo 7.4 del Convenio del Fondo de 1971.

El Fondo de 1971 formuló disconformidad con la decisión del Tribunal de abrir el proceso de limitación, recusando el derecho de limitación del propietario del buque. El Gobierno italiano y algunos otros demandantes expresaron los desacuerdos correspondientes.

En el proceso de limitación contra el propietario del buque se presentó un elevado número de reclamaciones.

La cuestión de la prescripción

Surgió la cuestión de si la mayoría de las reclamaciones derivadas del siniestro del *Haven* habían prescrito en lo que se refiere al Fondo de 1971. Según el artículo 6.1 del Convenio del Fondo de 1971, las reclamaciones de indemnización contra el Fondo de 1971 prescriben tres años después de la fecha en que ocurrió el daño, a menos que los demandantes adopten ciertas medidas jurídicas. En el caso del *Haven*, el plazo de tres años expiró el 11 de abril de 1994 o poco después. Un demandante puede evitar la prescripción en lo que se refiere al Fondo de 1971 incoando una acción judicial contra el Fondo o dando aviso al mismo, conforme al artículo 7.6 del Convenio del Fondo de 1971, de una acción contra el propietario del buque y/o su asegurador. Sólo unos cuantos demandantes cumplieron los requisitos del artículo 6.1 avisando al Fondo de 1971 conforme al artículo 7.6, a saber el Estado francés, las comunas francesas, el Principado de Mónaco, unos cuantos demandantes italianos, el propietario del buque y el Club del RU.



Haven – el petrolero ardiendo
(fotografía: Studio Ing Mattarelli)

La Asamblea del Fondo de 1971 adoptó el parecer de que las reclamaciones respecto de las cuales no se formuló notificación oficial al Fondo de 1971 habían prescrito, habida cuenta de las disposiciones del artículo 6.) del Convenio del Fondo de 1971. Por consiguiente, el Fondo de 1971 tomó las medidas necesarias para preservar su derecho a invocar la defensa de la prescripción contra aquellos demandantes que no habían notificado al Fondo la acción contra el propietario del buque o que no habían incoado acción contra el Fondo dentro del plazo de tres años.

Reclamaciones de indemnización

Unos 1 350 demandantes italianos presentaron reclamaciones relacionadas principalmente con el costo de operaciones de limpieza, daños a los bienes y pérdida de ingresos. Estas reclamaciones alcanzaron un total aproximado de Lit 765 000 millones (£244 millones), incluida una reclamación del Gobierno italiano por operaciones de limpieza de Lit 261 000 millones (£84 millones).

El Gobierno italiano presentó también una reclamación relacionada con daños al medio marino. Los conceptos de esta reclamación, que fueron cuantificados por el demandante, sumaron Lit 883 435 millones (£284 millones) y se relacionaban con la rehabilitación de fanerógamas y daños restituidos por la natural recuperación de los recursos (el mar y la atmósfera). La reclamación contenía además varias partidas importantes en que la cuantificación se dejaba a la decisión del Tribunal basándose en la equidad, a saber las consecuencias de la erosión de las playas causada por los daños a las fanerógamas, y los daños irreparables al mar y la

atmósfera. Además, la Región de Liguria, dos provincias y 14 municipios, incluyeron partidas relativas a daños al medio ambiente en sus reclamaciones respectivas.

Lista de reclamaciones reconocidas ('stato passivo')

En abril de 1996 el juez del Tribunal de primera instancia de Génova encargado del proceso de limitación dictó una resolución en la que determinaba las reclamaciones admisibles para indemnización ('stato passivo'). La lista de reclamaciones admisibles fue establecida en el contexto del proceso de limitación iniciado por el propietario del buque y el Club del RU.

En esta decisión, el juez hacía una observación en el sentido de que la postura del Fondo de 1971 respecto a la cuestión de la prescripción era claramente infundada, ya que en su opinión la intervención del Fondo de 1971 en el proceso de limitación con arreglo al artículo 7.4 del Convenio del Fondo de 1971 tenía el mismo efecto que una notificación conforme al artículo 7.6.

Las reclamaciones respecto de las cuales se había alcanzado a la sazón acuerdo sobre cuantía entre los demandantes y el propietario del buque/Club del RU fueron admitidas por las cuantías acordadas, dado que estas cantidades no habían sido impugnadas. La lista de reclamaciones admisibles establecida por el juez comprendía reclamaciones por un total de Lit 186 000 millones (£60 millones) más intereses e indemnización por inflación. El juez declaró que las numerosas reclamaciones que no estaban documentadas no podían ser admitidas.

En cuanto a las reclamaciones por daños al medio ambiente, el Fondo de 1971 mantenía la postura de que no podían ser admitidas reclamaciones relativas a elementos no cuantificables de daños al medio ambiente. En su interpretación del Convenio de responsabilidad civil de 1969 y el Convenio del Fondo de 1971, la Asamblea del Fondo de 1971 ha rechazado la determinación de indemnización por daños al medio marino fundándose en una cuantificación abstracta de los daños calculada de conformidad con modelos teóricos (Resolución N°3 del Fondo de 1971 aprobada por la Asamblea en 1980). La Asamblea también ha adoptado el parecer de que puede concederse indemnización solamente si el demandante ha sufrido una pérdida económica cuantificable. El juez dictaminó que el Convenio de responsabilidad civil de 1969 y el Convenio del Fondo de 1971 no excluyen los daños al medio ambiente. Afirmó que sólo el Estado de Italia tenía derecho a indemnización por daños al medio ambiente y que, por lo tanto, las administraciones locales no tenían derecho a tal indemnización. Opinaba que los daños al medio ambiente no podían ser cuantificados conforme a una evaluación comercial o económica. Determinó estos daños como una proporción (aproximadamente 1/3) (Lit 40 000 millones o £13 millones) del costo de las operaciones de limpieza. La cuantía a que se había llegado con esta evaluación representaría, en su opinión, los daños que no habían sido reparados por estas operaciones.

Oposiciones al 'stato passivo'

Las disconformidades con la decisión del juez fueron depositadas por el Fondo de 1971, el Gobierno italiano, un contratista italiano, el propietario del buque y el Club del RU. En su disconformidad, el Fondo de 1971 mantenía que el juez se equivocaba en rechazar la defensa de la prescripción. Asimismo el Fondo formuló disconformidad respecto a otra serie de cuestiones, en particular la reclamación relativa a los daños al medio ambiente. El Estado de Italia expresó disconformidad respecto a una serie de conceptos que no fueron aceptados en su totalidad por el juez. En concreto, el Estado solicitaba que la indemnización por daños al medio ambiente fuese incrementada de la suma concedida por el juez, Lit 40 000 millones (£13 millones), a Lit 883 435 millones (£284 millones).

Estas disconformidades habían de ser examinadas por el Tribunal de primera instancia, compuesto por tres jueces. Habría de llevarle varios años al Tribunal el dictar sentencia.

Método de conversión de francos (oro)

Las cuantías del Convenio de responsabilidad civil de 1969 y el Convenio del Fondo de 1971 en sus versiones originales estaban expresadas en francos (oro) (francos Poincaré). Conforme al Convenio de responsabilidad civil de 1969, las cuantías expresadas en francos (oro) debían convertirse a la moneda nacional del Estado en el que el propietario del buque establezca el fondo de limitación, tomando como base el valor 'oficial' de esa moneda con referencia al franco en la fecha de creación del fondo de limitación. En 1976 se adoptaron Protocolos para ambos Convenios. En virtud de dichos Protocolos, el franco (oro) fue sustituido como unidad monetaria por el Derecho Especial de Giro (DEG) del Fondo Monetario Internacional (FMI). El Protocolo de 1976 al Convenio de responsabilidad civil de 1969 entró en vigor en 1981, mientras que el Protocolo de 1976 al Convenio del Fondo de 1971 entró en vigor en 1994, esto es, después del siniestro del *Haven*.

Una importante cuestión jurídica surgió en el proceso de limitación, a saber el método que ha de aplicarse para convertir la cuantía máxima pagadera por el Fondo de 1971 (900 millones de francos (oro)) a liras italianas. El Fondo de 1971 había dado por descontado que la conversión debía efectuarse tomando como base el DEG. Pero algunos demandantes sostuvieron que la conversión debía efectuarse empleando el valor del oro en el mercado libre, puesto que ya no existía ningún valor oficial del oro y no estaba en vigor el Protocolo de 1976 al Convenio del Fondo que sustituyó el franco (oro) por el DEG.

El principal argumento del Fondo de 1971 en apoyo de esta postura era que la inclusión de la palabra 'oficial' en la definición de la unidad de cuenta estipulada en el texto original del Convenio de responsabilidad civil de 1969 se hizo a propósito para descartar la aplicación del valor del oro en el mercado libre. El Fondo llamó la atención sobre el hecho de que el juez fijó el límite de la responsabilidad del propietario del buque utilizando el DEG. La unidad de cuenta en el Convenio del Fondo de 1971 se define por referencia al Convenio de responsabilidad civil de 1969, y en opinión del Fondo de 1971 esta referencia ha de considerarse que se remite al Convenio de responsabilidad civil en su forma enmendada mediante el Protocolo de 1976 al mismo. El Fondo de 1971 señaló que la aplicación de diferentes unidades de cuenta en el Convenio de responsabilidad civil de 1969 y el Convenio del Fondo de 1971 conduciría a resultados inaceptables, sobre todo en cuanto a la relación entre la porción de responsabilidad con que ha de cargar el propietario del buque y el Fondo de 1971, respectivamente, fundándose en el artículo 5.1 del Convenio del Fondo.

El juez encargado del proceso de limitación dictaminó que la cuantía máxima pagadera por el Fondo de 1971 debía calcularse mediante la aplicación del valor del oro en el mercado libre, que arrojaba la suma de Lit 771 397 947 400 (£248 millones) (incluido el monto pagado por el propietario del buque con arreglo al Convenio de responsabilidad civil de 1969), en vez de Lit 102 643 800 000 (£33 millones), como mantenía el Fondo de 1971, calculado sobre la base del DEG. Una vez que el Fondo de 1971 hubo presentado disconformidad, el Tribunal de primera instancia (que estaba compuesto por tres jueces) confirmó la decisión.

El Fondo de 1971 apeló contra esta sentencia. En sentencia adjudicada en abril de 1996, el Tribunal de Apelación de Génova confirmó que la cuantía máxima pagadera en virtud del Convenio del Fondo de 1971 debía calcularse mediante la aplicación del valor del oro en el mercado libre.

El Fondo de 1971 apeló al Tribunal Supremo de Casación contra la sentencia del Tribunal de Apelación.

Liquidaciones efectuadas por el propietario del buque/Club del RU

Tras la publicación del 'stato passivo' en abril de 1996, el Club del RU convino en pagar directamente a la Región de Liguria, las Provincias de Génova y Savona y los 20 municipios en Italia una suma *ex gratia* de Lit 25 000 millones (£9,1 millones), además de las cantidades admitidas en el 'stato passivo'. Durante el periodo 1995 - 1997, el propietario del buque/Club del RU liquidaron y pagaron todas las demás reclamaciones enumeradas en el 'stato passivo', a excepción de la reclamación del Estado italiano.

Pagos efectuados por el Fondo de 1971

El Fondo de 1971 pagó Lit 1 582 millones (£666 000) a dos contratistas de limpieza italianos y FFfr10,7 millones (£1,4 millones) a organismos públicos franceses (distintos del Estado francés), en ambos casos contra títulos que protegían al Fondo contra exceso de pago.

Búsqueda de solución

Convencido de la validez legal de la posición del Fondo de 1971 con respecto a la cuestión de la prescripción, el Comité Ejecutivo reconoció sin embargo, en octubre de 1994, que el proceso jurídico en curso en Italia daba pie a alguna incertidumbre en cuanto al resultado final de esta cuestión. Por esta razón, y consciente de la conveniencia de que las víctimas de los daños debidos a la contaminación sean indemnizadas, el Comité encargó al Director que entablase negociaciones con todas las partes interesadas con el fin de llegar a una solución global de todas las reclamaciones y cuestiones pendientes. El Comité subrayó que tal solución debía respetar, entre otras cosas, las siguientes condiciones:

- el máximo pagadero en virtud del Convenio de responsabilidad civil de 1969 y el Fondo de 1971 era 60 millones de DEG;
- las reclamaciones sólo podían ser admisibles si un demandante había sufrido una pérdida económica cuantificable, y no eran admisibles las reclamaciones por daños al medio marino en sí.

Estas condiciones fueron refrendadas por la Asamblea.

Liquidación global

En junio de 1995 fue formulada una oferta de liquidación global por el propietario del buque, el Club del RU y el Fondo de 1971. Se mantuvieron conversaciones respecto a esta oferta durante 1996 y 1997 (véase Informe Anual de 1997, páginas 51 - 52).

En abril de 1998 el Gobierno italiano presentó un Proyecto de Ley al Parlamento italiano autorizando al Primer Ministro a concertar un acuerdo de liquidación con el propietario del buque/Club del RU y el Fondo de 1971.

En abril de 1998 la Asamblea autorizó al Director a firmar un acuerdo sobre liquidación global una vez que el Proyecto de Ley hubiese sido aprobado por el Parlamento italiano, con tal que el acuerdo cumpliera las condiciones para una liquidación global estipuladas por la Asamblea. Fue asimismo autorizado a abonar las sumas de liquidación, a que se refiere el cuadro de la página 52, al Estado de Italia, el Estado francés y el Principado de Mónaco. La Asamblea aprobó, como parte de una liquidación global, el pago al Club del RU de £2,5 millones respecto a

indemnización del propietario del buque con arreglo al artículo 5.1 del Convenio del Fondo de 1971.

El Proyecto de Ley fue aprobado por el Parlamento tras algunas enmiendas, y la Ley en cuestión fue promulgada por el Presidente de la República el 16 de julio de 1998. Posteriormente fue elaborado el texto de un acuerdo para una liquidación global (acuerdo tripartito) entre el Estado italiano, el propietario del buque/Club del RU y el Fondo de 1971. El Gobierno italiano consideró apropiado recabar una opinión del Consejo de Estado confirmando la concordancia del acuerdo propuesto con los términos de la Ley. Esta opinión fue publicada en noviembre de 1998 confirmando que el acuerdo propuesto concordaba con la Ley, pero se consideró, con todo, que debían efectuarse determinadas enmiendas al acuerdo. El proyecto de acuerdo fue revisado en diciembre de 1998, habida cuenta de esta opinión.

El acuerdo tripartito fue suscrito en Roma el 4 de marzo de 1999.

Conforme al acuerdo tripartito, las partes se comprometieron a retirar todas las acciones judiciales de los tribunales italianos. En lo que concierne al Fondo de 1971, el acuerdo se basaba en una cuantía máxima disponible con arreglo al Convenio de responsabilidad civil de 1969 y al Convenio del Fondo de 1971 de 60 millones de DEG. La cuantía a pagar por el Fondo de 1971 no estaba relacionada con daños ambientales. El acuerdo preveía un pago por el propietario del buque/Club del RU al Estado italiano con carácter *ex gratia* y sin admitir responsabilidad por parte alguna, en la medida en que el pago excedía del resto de la cuantía de limitación conforme al Convenio de responsabilidad civil de 1969.

Para que entrase en vigor, el acuerdo tripartito tenía que ser aprobado y registrado por el Tribunal de Cuentas (Corte dei Conti), lo que se realizó el 22 de abril de 1999.

Un acuerdo distinto entre el propietario del buque/Club del RU y el Fondo de 1971 sobre la cuestión de indemnización fue también suscrito en Roma el 4 de marzo de 1999.

Los pagos del propietario del buque/Club del RU y el Fondo de 1971 al Estado italiano fueron efectuados por medio de una carta de crédito irrevocable a beneficio del Estado extendida por un banco en Génova. El banco fue autorizado a ceder los fondos al Estado italiano, cuando hubiesen sido presentados al banco documentos demostrando la retirada de las acciones judiciales pertinentes.

La mencionada retirada de las acciones judiciales tuvo lugar el 19 de mayo de 1999, salvo el desistimiento por parte del Fondo de 1971 de su apelación ante el Tribunal Supremo, que tuvo lugar el 28 de mayo de 1999.

Los fondos de la carta de crédito fueron entregados al Estado italiano el 27 de mayo de 1999.

El Fondo de 1971 efectuó pagos de FFfr12 580 724 (£1,3 millones) al Estado francés el 17 de junio de 1999 y de FFfr270 035 (£28 000) al Principado de Mónaco el 22 de junio de 1999.

El Fondo de 1971 pagó una indemnización de £2,5 millones al Club del RU el 7 de mayo de 1999.

Nuevas reclamaciones

En 1997 se presentaron nuevas reclamaciones en el proceso de limitación por parte de intereses pesqueros en la Provincia de Imperia. Conforme al acuerdo tripartito, el propietario del buque/Club del RU se comprometieron a defender estas reclamaciones y resolverlas por su propia cuenta y riesgo, dejando a salvo al Fondo de 1971 en el caso de un resultado desfavorable de ese proceso.

En una decisión de 16 de abril de 1999, el juez a cargo del proceso de limitación rechazó estas reclamaciones por razones de procedimiento. Un grupo de estos demandantes se comprometió a no interponer disconformidad con esta decisión. Otro grupo de demandantes ha apelado, en tanto que el resto de los demandantes aún no han alcanzado una decisión a este respecto.

Consecuencias financieras de la liquidación global

A continuación se presentan las consecuencias financieras de la liquidación global para el Fondo de 1971:

	Lit
Cuantía total disponible con arreglo a los Convenios de 1969/1971 (60 millones de DEG), convertida al tipo aplicable en la fecha en que se creó el fondo de limitación del propietario del buque	102 643 800 000
<u>Menos</u> Cuantía del propietario del buque (14 millones de DEG)	<u>- 23 950 220 000</u>
	78 693 580 000
<u>Menos</u> Pagos efectuados por el Fondo de 1971 a dos contratistas italianos	<u>- 1 582 341 690</u>
	77 111 238 310
<u>Menos</u> Pagos efectuados por el Fondo de 1971 a organismos públicos franceses distintos del Estado francés (FFr10 659 469), convertidos al tipo aplicable en la fecha de compra de los francos franceses (28.3.96)	<u>- 3 321 490 540</u>
	73 789 747 770
<u>Menos</u> Otros pagos del Fondo de 1971 en francos franceses convertidos al tipo aplicable en la fecha de compra de los francos franceses (7.9.98)	
- Al Estado francés	FFr12 580 724
- Al Principado de Mónaco	<u>270 035</u>
	<u>FFr12 850 759</u>
	<u>3 787 118 677</u>
Saldo pagado por el Fondo de 1971 al Estado italiano	70 002 629 093
Pago al Club del RU (resarcimiento del propietario del buque)	£2 500 000

El Fondo de 1971 pagó así una suma total de Lit 78 693 580 000 (£26,4 millones) en indemnización y £2,5 millones en resarcimiento del propietario del buque.

Conforme al acuerdo tripartito, el Club del RU pagó al Estado italiano un total de Lit 47 597 370 907 (£16,5 millones). Esta suma incluye un pago efectuado *ex gratia* sin admisión de responsabilidad por parte alguna, en la medida en que la suma excede del resto de la cuantía de limitación del propietario del buque conforme al artículo V.1 del Convenio de responsabilidad civil de 1969.

La cuantía total recibida por el Estado italiano era, por tanto, Lit 117 600 millones (£42,9 millones).

Procedimiento penal

En el Tribunal de Génova se entabló un proceso penal contra tres individuos relacionados con la propiedad y explotación del *Haven*. Los acusados fueron absueltos por veredicto dictado en noviembre de 1997. El fiscal apeló contra el veredicto. No han concluido los procedimientos de apelación.

AEGEAN SEA

(España, 3 de diciembre de 1992)

El siniestro

En un temporal, el buque mineralero/granelero/petrolero griego *Aegean Sea* (57 801 TRB) embarrancó al acercarse al puerto de La Coruña, en el noroeste de España. El buque, que transportaba aproximadamente 80 000 toneladas de crudos de petróleo, 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 medida intacta. El petróleo que quedaba en la sección de popa fue extraído por salvadores que operaban desde la orilla. No se conocía la cantidad de hidrocarburos derramados, pero la mayor parte de la carga quedó consumida por las llamas a bordo del buque o fue dispersada en el mar.

Varios trechos de costa al este y nordeste de La Coruña quedaron contaminados, así como la abrigada Ría de Ferrol. Se realizaron importantes operaciones de limpieza en el mar y en tierra.

Tramitación de reclamaciones

Las autoridades españolas instalaron una oficina pública en La Coruña con objeto de facilitar información a los posibles demandantes acerca del procedimiento para presentar reclamaciones y a fin de distribuir modelos de reclamación facilitados por el Fondo de 1971. El Fondo de 1971, el propietario del buque y el asegurador P & I del propietario del buque, la United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Limited (Club del RU), establecieron una oficina común de reclamaciones en La Coruña.

Reclamaciones de indemnización

Al 31 de diciembre de 1999, se habían recibido 1 277 reclamaciones por la Oficina Común de Reclamaciones, por un total de Pts 24 809 millones (£93 millones). Se había pagado indemnización respecto a 838 reclamaciones por una cuantía total de Pts 1 712 millones (£8,4 millones). De esta suma, el Club del RU había abonado Pts 782 millones (£3,2 millones) y el Fondo de 1971 Pts 930 millones (£5,2 millones).

Se presentaron al Tribunal Penal de primera instancia de La Coruña reclamaciones por un total aproximado de Pts 24 730 millones (£92 millones). Estas reclamaciones corresponden en gran medida a las presentadas a la Oficina Común de Reclamaciones.

Se tiene entendido que unas 60 reclamaciones han sido promovidas contra el propietario del buque, el Club del RU y el Fondo de 1971 en un Juzgado Civil de La Coruña por una serie de compañías e individuos, principalmente del sector de maricultura, que no presentaron reclamaciones en el proceso penal pero que indicaron en este proceso que presentarían sus

reclamaciones en fecha posterior en un proceso civil. También se tiene entendido que la cuantía total de estas reclamaciones es Pts 22 000 millones (£82 millones). No se han notificado estas reclamaciones al Fondo de 1971.

Derecho de limitación del propietario del buque

En 1992 el Tribunal Penal ordenó al propietario del buque que constituyese un fondo de limitación y fijó la cuantía de limitación en Pts 1 129 millones (£4,2 millones). El fondo de limitación fue constituido por medio de garantía bancaria proporcionada por el Club del RU por la suma fijada por el Tribunal.

Nivel de pagos provisionales

Habida cuenta de la incertidumbre en cuanto al total de las reclamaciones surgidas del siniestro del *Aegean Sea*, el Fondo de 1971 en un principio limitó los pagos al 25% de los daños reconocidos sufridos por cada demandante. Esta cifra se incrementó al 40% en octubre de 1994.

Proceso penal en La Coruña

Se inició un proceso penal en el Tribunal Penal de primera instancia de La Coruña contra el capitán del *Aegean Sea* y el práctico encargado de la entrada del buque en el puerto de La Coruña. El Tribunal examinó no solamente los aspectos penales del caso sino también las reclamaciones de indemnización que se habían presentado en el proceso penal contra el propietario del buque, el capitán, el Club del RU, el Fondo de 1971, el propietario de la carga a bordo del *Aegean Sea* y el práctico.

En sentencia dictada en abril de 1996, el Tribunal Penal juzgó que el capitán y el práctico eran ambos responsables de negligencia criminal. Fueron sentenciados a pagar cada uno una multa de Pts 300 000 (£1 120). El capitán, el práctico y el Estado español apelaron contra la sentencia, pero el Tribunal de Apelación la confirmó el 18 de junio de 1997.

Distribución de responsabilidades y cuestiones relativas a recurso

El Tribunal Penal de primera instancia y el Tribunal de Apelación juzgaron que el capitán del *Aegean Sea* y el práctico eran directamente responsables del siniestro y que eran solidariamente responsables, cada uno al 50%, de indemnizar a las víctimas del mismo. Asimismo se juzgó que el Club del RU y el Fondo de 1971 eran directamente responsables de los daños causados por el siniestro y que esta responsabilidad era solidaria. Además, los tribunales decidieron que el propietario del *Aegean Sea* y el Estado español eran subsidiariamente responsables.

Existe división de opiniones entre el Estado español y el Fondo de 1971 en cuanto a la interpretación de las sentencias. El Gobierno español ha sostenido que el Club del RU y el Fondo de 1971 deben pagar la cuantía máxima disponible en virtud del Convenio de responsabilidad civil de 1969 y el Convenio del Fondo de 1971 (60 millones de DEG), y que el Estado español pagaría indemnización solamente si la cuantía total de las reclamaciones reconocidas excediese de esa suma, y en la medida en que la excediese. El Fondo ha mantenido que la distribución final de los pagos de indemnización entre las diversas partes declaradas responsables en lo civil debiera ser la siguiente: el Club del RU y el Fondo de 1971 el 50% del total de indemnización por los daños (dentro de sus respectivos límites estipulados en los Convenios), el Estado el 50% restante. El propietario del buque y el Club del RU comparten la interpretación del Fondo de 1971 de la sentencia.

El Gobierno español ha presentado tres opiniones jurídicas sobre la distribución de responsabilidades. La primera, del Departamento Jurídico del Ministerio de Administraciones Públicas, llama la atención sobre el hecho de que el Estado tiene responsabilidad subsidiaria, en oposición a la responsabilidad directa del Club del RU y el Fondo de 1971. En la opinión se sostiene que el Club y el Fondo tendrían que responder, por lo tanto, de cada una de las reclamaciones dentro de los límites de sus respectivas responsabilidades dimanantes de los Convenios. La opinión concluye que la responsabilidad directa y la responsabilidad subsidiaria representan un primer y segundo grado de responsabilidad, que impone una obligación a los responsables en primer grado, y que la víctima puede procurar la ejecución contra los responsables subsidiariamente sólo cuando se haya agotado la responsabilidad de los directamente responsables. La segunda opinión, dada por una firma española de abogados, también concluye que la responsabilidad del Club del RU y el Fondo de 1971, dentro de sus límites respectivos de responsabilidad dimanantes de los Convenios, precede a la del Estado español. Se afirma que la responsabilidad del Estado español está subordinada a la responsabilidad del práctico y se limita al 50% de la cuantía total de indemnización de la que es responsable el práctico. La tercera opinión, de cuatro catedráticos de la Universidad Carlos III de Madrid, concluye asimismo que la responsabilidad del Club del RU y el Fondo de 1971 precede a la del Estado español.

El Fondo de 1971 ha obtenido una opinión de un antiguo juez del Tribunal Supremo español acerca de la interpretación de las sentencias en lo que se refiere a la distribución de responsabilidades entre las partes interesadas. La opinión concluye que los demandantes podrían solicitar la ejecución de la sentencia del Tribunal de Apelación contra el Club del RU y el Fondo de 1971 y, hasta que hayan sido plenamente indemnizados, también contra el práctico y el Estado español, que era subordinadamente responsable en lo civil en relación con el práctico. En la opinión se declara que, entre ellos, el Club del RU y el Fondo de 1971 eran responsables del 50% de los daños y el Estado era responsable del otro 50%. La opinión jurídica manifiesta que el Club del RU y el Fondo de 1971 podrían incoar una acción para el cobro contra el Estado en caso de que pagasen el 50% de los daños que debiera haber recaído en el Estado español. La opinión concluye que la distribución definitiva de los pagos de indemnización entre las diversas partes declaradas responsables en lo civil, una vez ejecutadas todas las acciones de recuperación, debe ser: el asegurador y el Fondo de 1971 el 50% de la indemnización total por los daños (dentro de sus respectivos límites estipulados en los Convenios), el Estado el 50% restante.

El 12 de junio de 1998 el Gobierno español y el Fondo de 1971 concertaron un acuerdo en el sentido de que el Gobierno español no invocaría la defensa de la prescripción si los órganos competentes del Fondo decidiesen recurrir contra el Estado para recobrar el 50% de las sumas abonadas por el Fondo en concepto de indemnización, siempre que esa acción se entablase dentro del plazo de un año a contar de la fecha del acuerdo.

El 9 de junio de 1999 el Embajador español en Londres y el Director firmaron un nuevo acuerdo en virtud del cual el Estado español se comprometía a no invocar la prescripción si el recurso contra el Estado español se interpusiese antes del 12 de junio de 2000. En un oficio al Director, el Embajador español manifestó que España reconocía que el acuerdo se aplicaba provisionalmente a partir de la fecha de la firma, pero que entraría en vigor cuando España informase al Fondo de 1971 que se habían cumplido todos los procedimientos que exige la ley española. En la carta se afirmaba que la aplicación provisional del acuerdo terminaría si España no notificase al Fondo, antes del 12 de mayo de 2000, que se habían cumplido todos estos procedimientos, o si España notificase al Fondo, antes de esa fecha, que no se cumplirían estos procedimientos. En el oficio se exponía además que España se comprometía, en caso de

terminación de la aplicación provisional, a no invocar la prescripción si el Fondo recurriese contra España dentro de los 30 días siguientes al 12 de mayo de 2000 o, según proceda, al recibo de tal notificación.

Decisiones de los tribunales respecto a las reclamaciones de indemnización

Si un demandante no ha probado la cuantía de los daños sufridos, puede diferirse la cuantificación, conforme al derecho español, al procedimiento para la ejecución de la sentencia. En tal caso, el tribunal está obligado a determinar los criterios que han de aplicarse para la determinación de la cuantía de los daños sufridos. En el caso del *Aegean Sea*, el Tribunal Penal de primera instancia y el Tribunal de Apelación consideraron que las pruebas presentadas por numerosos demandantes eran insuficientes para justificar la cuantía de las pérdidas sufridas, y decidió que estas reclamaciones fuesen cuantificadas durante el procedimiento para la ejecución de la sentencia.

Los tribunales hallaron que seis reclamaciones por un total de Pts 840 millones (£3,1 millones) estaban justificadas por pruebas aceptables. Cuatro de estas reclamaciones se referían a operaciones de limpieza o medidas preventivas, y dos pertenecían al sector pesquero. Todas las demás reclamaciones del sector pesquero fueron remitidas al procedimiento para la ejecución de la sentencia.

Para más pormenores de las sentencias y la postura de las partes en los procesos judiciales se hace referencia al Informe Anual de 1997, páginas 56 - 59.

Ejecución de la sentencia del Tribunal de Apelación

Con arreglo al derecho español, la sentencia del Tribunal de Apelación no es susceptible de apelación, y por consiguiente la sentencia es ejecutable respecto a las reclamaciones para las cuales se han adjudicado sumas específicas en concepto de indemnización.

En septiembre de 1997 se comunicó al Fondo de 1971 una decisión, emitida por el juez a cargo de la ejecución de la sentencia del Tribunal de Apelación, ordenando al capitán del *Aegean Sea* y al práctico a pagar las multas de conformidad con la sentencia del Tribunal de primera instancia que había sido confirmada por el Tribunal de Apelación. Tal decisión ordenaba asimismo a los dos acusados que habían sido juzgados directamente responsables, a saber el Club del RU y el Fondo de 1971, a pagar a los demandantes las cuantías de indemnización adjudicadas por la sentencia en su forma modificada por el Tribunal de Apelación.

Si bien la ejecutabilidad de las sentencias dictadas por tribunales nacionales fue reconocida en el Convenio del Fondo de 1971, el Comité Ejecutivo consideró en su sesión de octubre de 1995 que, habida cuenta de lo dispuesto en el artículo 8, el Convenio disponía asimismo que tal ejecución podría estar supeditada a una decisión de la Asamblea o el Comité Ejecutivo en virtud del artículo 18.7, concerniente a la distribución de la cuantía total disponible para la indemnización conforme al Convenio de responsabilidad civil de 1969 y el Convenio del Fondo de 1971. En vista del elevado grado de incertidumbre en cuanto a la cuantía total de las reclamaciones reconocidas, tanto en lo que se refiere a muchas de las reclamaciones que abarcan las sentencias como en cuanto a las reclamaciones presentadas en los juicios de lo civil, el Comité Ejecutivo decidió que los pagos a los demandantes, a quienes se había adjudicado una cuantía específica en las sentencias, se limitasen al 40% de las sumas respectivas así adjudicadas. El Comité confirmó esta decisión en octubre de 1999.

El Club del RU apeló contra la decisión de septiembre de 1997 por varios motivos. El Tribunal de Apelación rechazó la alzada del Club del RU por razón de que la sentencia por él dictada el 18 de junio de 1997 era final. Una vez que las partes involucradas en el trámite de apelación hayan sido informadas de la decisión del Tribunal de Apelación, el juez ejecutará la sentencia contra aquellas partes consideradas responsables por la sentencia del Tribunal de Apelación.

El 5 de octubre de 1999 el Tribunal encargado del procedimiento de ejecución de la sentencia notificó al Fondo de 1971 los alegatos presentados por ocho de los diez grupos de demandantes en cuestión. En estos alegatos los demandantes indicaban las pruebas que pensaban presentar al Tribunal en ocasión posterior para probar sus pérdidas, así como las pruebas que pedían al Tribunal que obtuviese en su nombre. El Tribunal dio al Fondo de 1971 diez días de plazo para que le notificase cualquier prueba en que pensase fundarse durante el procedimiento de ejecución de la sentencia.

Las únicas pruebas presentadas con los alegatos fueron dos informes, elaborados por un experto designado por el Tribunal, sobre las pérdidas sufridas por dos mayoristas de pescado, y un certificado extendido por el Gobierno Regional de Galicia (Xunta de Galicia) indicando la cuantía de las pérdidas sufridas por los mariscadores afectados por el siniestro del *Aegean Sea*. Los expertos contratados por el Club del RU y el Fondo de 1971 están examinando esta documentación. El Fondo de 1971 pidió al Tribunal que suspendiese los trámites, ya que las pruebas a que se refieren los alegatos eran incompletas. El 11 de octubre de 1999 el juez dictó una orden prorrogando el plazo para que el Fondo presentase sus alegatos hasta que hubiesen transcurrido tres meses a partir de la fecha en que los demandantes hubiesen presentado las pruebas necesarias.

Determinación de la cuantía máxima pagadera por el Fondo de 1971

Durante la audiencia en el Tribunal Penal de primera instancia, una serie de demandantes suscitaron la cuestión del método a aplicar para convertir en pesetas españolas la cuantía máxima pagadera conforme al Convenio de responsabilidad civil de 1969 y el Convenio del Fondo de 1971, que estaba expresada en francos (oro) (francos Poincaré). Aquellos demandantes sostenían que la cuantía debía convertirse empleando el valor del oro en el mercado libre, en vez de basarse en el Derecho Especial de Giro (DEG), toda vez que el Protocolo de 1976 al Convenio del Fondo, que sustituyó al franco como unidad de cuenta por el DEG del Fondo Monetario Internacional, no había entrado en vigor en el momento del siniestro del *Aegean Sea*.

En la audiencia, el Fondo de 1971 sostuvo que la conversión debía efectuarse basándose en el DEG, e invocó principalmente las mismas razones que había empleado en el proceso judicial en el caso del *Haven* (véase página 49).

En su sentencia, el Tribunal Penal de primera instancia declaró que, en lo que se refiere al Fondo de 1971, el límite aplicable era el estipulado en el artículo 4 del Convenio del Fondo de 1971, o sea tomando como base el DEG. El Tribunal de Apelación juzgó que la cuantía máxima pagadera por el Fondo de 1971 eran 900 millones de francos Poincaré o 60 millones de DEG, que debían convertirse a la moneda nacional al valor oficial de la misma en relación con una unidad consistente en 65,5 miligramos de oro de ley 900/1000, o bien según el valor de la moneda en relación con el DEG. El Tribunal de Apelación afirmó que los demandantes tenían derecho a optar por el método de conversión que considerasen más favorable para ellos.

El Comité Ejecutivo ha expresado la opinión de que resultaría difícil aplicar la sentencia del Tribunal de Apelación si algunos demandantes escogiesen que la cuantía máxima se convirtiese a pesetas sobre la base del franco Poincaré, mientras que otros escogiesen la conversión sobre la base del DEG. La conversión sobre la base del franco Poincaré tendría que realizarse utilizando el último valor oficial del oro en España, o sea el del 19 de noviembre de 1967, puesto que ya no existe un valor oficial del oro. Convertir 900 millones de francos (oro) a pesetas sobre esa base arrojaría Pts 4 179 105 000 (£15,6 millones). Una conversión basada en el valor del DEG en la fecha de constitución del fondo de limitación de propietario del buque, por otra parte, daría Pts 9 513 473 400 (£35,6 millones).

Cuestión de la prescripción

La cuestión de la prescripción se rige por el artículo VIII del Convenio de responsabilidad civil de 1969, en lo que se refiere al propietario del buque y su asegurador, y por el artículo 6.1 del Convenio del Fondo de 1971, en lo que se refiere al Fondo de 1971. A fin de impedir que prescriba su reclamación, un demandante debe entablar una acción judicial contra el Fondo de 1971, antes de expirar ese plazo que ha entablado una acción judicial a efectos de indemnización contra el propietario del buque o su asegurador. Este plazo expiró en el caso del *Aegean Sea* el 3 de diciembre de 1995, o poco después, para la mayoría de los demandantes.

Varios demandantes de los sectores de la pesca y acuicultura presentaron acusaciones penales contra cuatro individuos. Estos demandantes no presentaron reclamaciones de indemnización en aquel proceso, sino que solamente se reservaron el derecho de reclamar indemnización en futuros procesos (esto es en procesos de lo civil que se abrirían en fecha posterior, después de concluir el proceso penal) sin indicación alguna de las cuantías involucradas. Estos demandantes ni entablaron acción judicial contra el Fondo de 1971 dentro del plazo prescrito, ni notificaron al Fondo de 1971 una acción judicial a fines de indemnización contra el propietario del buque o el Club del RU. En diciembre de 1995, el Comité Ejecutivo, recordando que antes había decidido que las estrictas disposiciones sobre prescripción del Convenio de responsabilidad civil de 1969 y el Convenio del Fondo de 1971 debían aplicarse en cada caso, adoptó la opinión de que estas reclamaciones debían considerarse prescritas en lo que se refiere al Fondo de 1971.

Durante 1998 y 1999 el Gobierno español y el Fondo de 1971 intercambiaron opiniones jurídicas sobre esta cuestión.

Las opiniones presentadas por el Gobierno español fueron emitidas por el Departamento Jurídico del Ministerio de Administraciones Públicas, por una firma española de abogados y por cuatro catedráticos de la Universidad Carlos III de Madrid. Las opiniones obtenidas por el Gobierno español concluyeron que las acciones entabladas contra el Fondo de 1971 en el Juzgado Civil no prescribían. La razón principal de esta conclusión era que, conforme a la ley española, los procesos de lo penal suspenden la vigencia de los plazos de prescripción y que, por lo tanto, los plazos trienales de prescripción establecidos en virtud de los Convenios de 1969 y 1971 deben calcularse a partir del día en que se dictó la sentencia definitiva en el proceso penal, esto es desde el 18 de junio de 1997. En opinión de los cuatro catedráticos, se hizo constar que la traducción española de la expresión 'shall be extinguished' en el Convenio de responsabilidad civil de 1969 empleaba la palabra 'prescribirán' y que la traducción de la misma expresión en el Convenio del Fondo de 1971 empleaba la palabra 'caducarán'. Manifestaron que, habida cuenta de esta terminología contradictoria, se debe juzgar que ambos Convenios contemplaban plazos de prescripción ('prescripción'). En su opinión, el proceso penal tenía el efecto de interrumpir el plazo de prescripción y que, por consiguiente, dicho plazo no había comenzado a transcurrir. Los

catedráticos expresaron la opinión de que, si no fueran interrumpidos por el proceso penal, como de hecho lo fueron, estos plazos fueron interrumpidos por los contactos y negociaciones que habían tenido lugar entre los demandantes y la Oficina Común de Reclamaciones, que podían considerarse como reconocimiento de deudas.

El Fondo de 1971 recabó opiniones de un antiguo juez del Tribunal Supremo español y de dos catedráticos de derecho y abogados en ejercicio. La conclusión de estas opiniones era que las reclamaciones en cuestión quedaron caducadas, y por lo tanto prescritas. Ambos catedráticos puntualizaron que las acciones de reclamación a que se refería la disposición de prescripción eran acciones individuales, y que dichas acciones habían de incoarse dentro de los tres años siguientes a la fecha en que ocurrieran los daños. En su opinión, las disposiciones de prescripción eran disposiciones de derecho sustantivo y no procesal, y las disposiciones de derecho sustantivo tenían precedencia sobre el derecho procesal. Los tres autores declararon que, conforme a la Constitución española y la jurisprudencia del Tribunal Supremo español, los tratados internacionales tenían precedencia sobre el derecho nacional, y que por tal motivo el conflicto debe resolverse conforme a las disposiciones de los Convenios. Expresaron el parecer de que los demandantes que solamente se habían reservado el derecho a reclamar indemnización en futuros procesos (o sea procesos de lo civil) que habían de incoarse en fecha posterior tras concluirse los procesos de lo penal) quedaban fuera de plazo porque la reserva del derecho a iniciar una acción en fecha posterior no podía considerarse como una acción judicial individual de conformidad con el artículo 6.1 del Convenio del Fondo de 1971.

Habida cuenta de los distintos pareceres expresados en las diversas opiniones jurídicas, en octubre de 1999 el Comité concordó con el Director en que las cuestiones muy complejas relativas a la prescripción debían ser discutidas más a fondo con el Gobierno español, y le encargó que continuase esas discusiones.

Préstamos a los demandantes

En junio de 1997 se informó al Comité Ejecutivo de la decisión del Gobierno español de facilitar un crédito de Pts 10 000 millones (£37 millones) a las compañías de acuicultura y de Pts 2 500 millones (£9,3 millones) a los mariscadores y pescadores. Estas facilidades de crédito fueron habilitadas a través de un banco propiedad del Estado español. En octubre de 1998 se informó al Comité que el Gobierno español había decidido incrementar las facilidades crediticias hasta un máximo de Pts 22 500 millones (£84 millones).

Búsqueda de un mecanismo que permita progresar hacia la solución de las cuestiones pendientes

En febrero de 1998 el Comité Ejecutivo consideró que era necesario hallar un mecanismo que permitiese progresar hacia la solución de las cuestiones pendientes, de manera que se pudiese pagar a los demandantes lo antes posible, respetando los principios básicos de los Convenios y los principios de la admisibilidad de las reclamaciones estipulados por la Asamblea y el Comité Ejecutivo, incluido el requisito de que el demandante presente pruebas para justificar sus pérdidas. A este fin, y dentro del marco de dichos principios, se creó un Grupo de Consulta, compuesto de representantes de seis delegaciones al Comité Ejecutivo para, asistir al Director en su búsqueda de soluciones.

Por iniciativa del Director, se celebraron varias reuniones en Madrid con representantes del Gobierno español, en las que hubo un constructivo intercambio de opiniones con respecto a los principales problemas que habían impedido avanzar.

En septiembre de 1999 el Gobierno español presentó un estudio realizado por el Instituto Español de Oceanografía que contiene una evaluación de las pérdidas sufridas por los pescadores y mariscadores, así como por demandantes del sector de maricultura. Se presentó amplia documentación con las pruebas de las pérdidas sufridas por las compañías del sector de maricultura. El Instituto había evaluado las pérdidas de los pescadores y mariscadores entre Pts 4 110 millones (£15 millones) y Pts 4 731 millones (£18 millones), y las pérdidas del sector de maricultura en Pts 8 329 millones (£31 millones).

En octubre de 1999 el Comité Ejecutivo consideró que el Fondo de 1971 debía centrar sus empeños en un examen de la documentación presentada por el Gobierno español en apoyo de las reclamaciones de los sectores de pesca y acuicultura, la distribución de responsabilidades entre el Estado español y el propietario del buque/Club del RU/Fondo de 1971, y la cuestión jurídica relativa a la prescripción. El Comité encargó al Director que prosiguiese sus conversaciones con el Gobierno español, con el objetivo de alcanzar un acuerdo global que pudiese zanjar todas las cuestiones pendientes. Se observó que ese tipo de acuerdo tendría que cubrir a todas las partes involucradas, incluido el propietario del buque y el Club del RU.

Se celebró una reunión en Madrid en diciembre de 1999 para realizar un primer examen de la evaluación técnica del informe del Instituto. Posteriormente el Fondo de 1971 formuló observaciones por escrito acerca del informe. Se espera que se celebren nuevas reuniones a principios del 2000.

Posible suspensión del procedimiento judicial

Tuvieron lugar conversaciones entre las diversas partes involucradas sobre una suspensión provisional del procedimiento judicial ante los tribunales, a fin de facilitar las negociaciones entre el Gobierno español y el Fondo de 1971.

En abril de 1999 el Comité Ejecutivo autorizó al Director a ponerse de acuerdo con los demandantes para solicitar a los tribunales que suspendiesen el procedimiento judicial, a condición de que el Director, tras consultar con el abogado del Fondo de 1971, opinase que tal suspensión no perjudicaría a la posición del Fondo. No se ha alcanzado acuerdo entre los demandantes y el Fondo de 1971 acerca de este punto.

BRAER

(Reino Unido, 5 de enero de 1993)

El siniestro

El buque tanque liberiano *Braer* (44 989 TRB) encalló al sur de las Islas Shetland (Reino Unido). El buque al final se partió, y tanto la carga como el combustible se derramaron en el mar. Debido al temporal reinante, la mayor parte del petróleo se dispersó de modo natural, y las repercusiones sobre la costa fueron limitadas. Las aspersiones de hidrocarburos arrojados a tierra por los fuertes vientos afectaron a las tierras de labranza y las casas cercanas a la costa.

El Gobierno del Reino Unido impuso una zona de exclusión de pesca que abarcaba una extensión a lo largo de la costa occidental de Shetland que quedó afectada por los hidrocarburos, prohibiendo la captura, recolección y venta de todas las especies de pescado y marisco del interior de la zona. La veda se levantó por etapas para diversas especies, a excepción del mejillón y la langosta de Noruega, para los que sigue en vigor la veda.

Reclamaciones liquidadas extrajudicialmente

Al 31 de diciembre de 1999 se habían pagado unas 2 000 reclamaciones de indemnización, en su totalidad o en parte, por una cuantía total aproximada de £44,9 millones. De esta suma el Fondo de 1971 había pagado unos £40,6 millones y el asegurador P & I del propietario del buque, Assuranceforeningen Skuld (Club de Skuld), unos £4,3 millones. Además, se habían aceptado como admisibles, pero aún no se habían pagado, reclamaciones que ascendían a £5,7 millones.

Procedimientos judiciales

Situación general

Las reclamaciones contra el Fondo de 1971 prescribieron el 5 de enero de 1996, o poco después. Para esa fecha unos 270 demandantes habían entablado acciones en el Tribunal de lo Civil de Edimburgo contra el propietario del buque, el Club de Skuld y el Fondo de 1971. La cuantía total reclamada era aproximadamente £80 millones.

Llegado el final de 1999, se habían retirado varias reclamaciones del procedimiento judicial. Varios de los demandantes en el tribunal se habían conformado con una cuantía total de £4,3 millones. Las 101 reclamaciones restantes en el proceso ascendían a un total de £27,6 millones.

Las acciones judiciales se refieren principalmente a reclamaciones por reducción del precio del salmón, pérdida de ingresos en el sector de la pesca y de elaboración del pescado, lesiones personales y daños a cubiertas de tejado de cemento amiantado. La mayoría de estas reclamaciones fueron rechazadas por el Fondo de 1971 basándose en decisiones adoptadas por el Comité Ejecutivo, o porque los demandantes no habían presentado suficientes pruebas justificativas. Algunos demandantes, p.ej. el Gobierno del Reino Unido y varios pescadores, entablaron acciones judiciales para preservar su derecho de posibilitar que continuasen las deliberaciones con el fin de llegar a liquidaciones extrajudiciales.

La mayoría de los demandantes no incluyeron en su acción judicial original suficientes pormenores de las pérdidas aducidas para permitir al Fondo de 1971 determinar la validez de sus reclamaciones.

Abastecedor de cría de salmón

En 1994 el Comité Ejecutivo examinó una reclamación presentada por Landcatch Ltd (en adelante denominada 'Landcatch') por £2,6 millones más intereses. Landcatch abastecía de cría de salmón a piscicultores salmoneiros de Shetland desde su instalación en tierra firme de Escocia, a unos 500 kilómetros de Shetland. La demanda se refería a pérdidas supuestamente sufridas a consecuencia de que el siniestro del *Braer* había interrumpido el abastecimiento normal de cría de salmón en las aguas de Shetland. El Comité rechazó esta reclamación por no cumplir los criterios para la admisibilidad de las reclamaciones de indemnización.

Landcatch dio curso a su reclamación contra el propietario del buque, el Club de Skuld y el Fondo de 1971 en el Tribunal de lo Civil. El argumento principal invocado por Landcatch era que la Ley de la Marina Mercante del Reino Unido (Contaminación por Hidrocarburos) de 1971 y la Ley de la Marina Mercante de 1974, que puso en vigor el Convenio de responsabilidad civil de 1969 y el Convenio del Fondo de 1971, imponían una responsabilidad absoluta de alcance indeterminado respecto a todas las pérdidas causadas por la contaminación (el argumento 'si no fuera por').

Con respecto a los argumentos presentados por las partes en los procedimientos judiciales, se hace referencia al Informe Anual de 1997, páginas 63 - 65.

En una decisión alcanzada en noviembre de 1997, el Tribunal de lo Civil estuvo de acuerdo con la postura del propietario del buque, el Club de Skuld y el Fondo de 1971 de que, si bien las disposiciones legales imponían responsabilidad por la pérdida económica simple, nada de lo dispuesto sugería que se habían de desplazar las limitaciones a la recuperabilidad de la pérdida económica en el derecho general. El Tribunal afirmó que el argumento primario de Landcatch extendería el ámbito de responsabilidades legales en el caso más allá de todo límite razonable y más allá de todo límite que el Parlamento pudiera haber previsto. Se afirmó asimismo que, si bien la finalidad del Fondo de 1971 era proporcionar una indemnización completa a las víctimas, la responsabilidad del Fondo era limitada. El Tribunal manifestó que esto sugería que el Fondo de 1971 debía indemnizar a los demandantes próximos y no a los remotos. En conclusión, el Tribunal dictaminó que la responsabilidad por la pérdida económica simple podía interpretarse satisfactoriamente que significaba la responsabilidad por tal pérdida cuando era directamente causada por la contaminación, de conformidad con los principios establecidos del derecho escocés.

Landcatch apeló contra la sentencia a la Cámara Interior del Tribunal Civil (el Tribunal de Apelación para Escocia). La vista de la apelación tuvo lugar en enero y marzo de 1999.

El argumento principal de Landcatch en el proceso de apelación era que no se podían aplicar los principios de lejanía del derecho consuetudinario, que las Leyes de la Marina Mercante no imponían restricción alguna en la responsabilidad del propietario del buque, y que por consiguiente bastaba que Landcatch dejase sentado que, si no hubiese ocurrido el siniestro, Landcatch no habría sufrido las pérdidas (el argumento 'si no fuera por'). Landcatch argumentó también que el Tribunal debiera tener en cuenta la práctica del Fondo de 1971 y que el Tribunal debía llegar a una interpretación congruente con los criterios de admisibilidad del Fondo según los cuales era admisible la demanda. Además Landcatch mantenía que existía una relación tan estrecha entre Landcatch y la industria piscicultora del salmón de Shetland que por fuerza Landcatch quedaría afectada por el derrame de hidrocarburos.

El Tribunal de Apelación rechazó por unanimidad todos estos argumentos. Opinó que el argumento 'si no fuera por', si fuese aceptado, abriría una ristra ilimitada de reclamaciones aún más remotas. El Tribunal juzgó que las Leyes de la Marina Mercante no cubrían las reclamaciones secundarias o relacionales. Uno de los tres jueces manifestó que aceptar el argumento 'si no fuera por' ocasionaría un cambio espectacular en el derecho tanto del Reino Unido como de muchos otros Estados Contratantes. El Tribunal no consideraba apropiado tratar los criterios y decisiones del Fondo como ayuda para interpretar la legislación del Reino Unido. Por último, el Tribunal rechazó el argumento de Landcatch de que existía una relación estrecha entre Landcatch y la economía de Shetland que daría derecho a Landcatch a recobrar una pérdida económica relacional.

Aunque Landcatch tenía derecho a apelar a la Cámara de los Lores, Landcatch decidió no hacerlo.

Reclamaciones por perjuicios al precio del salmón

Una serie de piscicultores salmoneros han sostenido que el precio del salmón de criaderos de Shetland, vendido fuera de la zona de exclusión, quedó reducido por un tiempo de al menos 30 meses de resultados del siniestro, y reclamaban indemnización por las pérdidas de tal reducción

de los precios. El propietario del buque, el Club de Skuld y el Fondo de 1971 concluyeron, basándose en la asesoría de sus expertos, que se produjo un descenso del precio relativo del salmón de Shetland durante seis meses después del siniestro del *Braer*, y el Fondo – con la anuencia del propietario del buque y el Club de Skuld - pagó indemnización por un total de £311 600 a una serie de demandantes con arreglo a ese fundamento, pero se rechazó la indemnización ulterior respecto al plazo posterior.

Nuevas reclamaciones de esta categoría, que ascendían a £11,3 millones, fueron objeto de procesos judiciales.

Una reclamación por perjuicios al precio del salmón fue objeto de una vista en noviembre de 1998 sobre si era admisible en principio. El demandante argüía que el Tribunal se había equivocado en su decisión respecto a la reclamación de Landcatch, cuando el Tribunal juzgó que no eran admisibles las reclamaciones por pérdida económica relacional. El demandante identificó cuatro factores que en su opinión distinguían la reclamación de los perjuicios al precio del salmón de la reclamación de Landcatch, a saber el hecho de que existía proximidad entre los criaderos del demandante y la zona de exclusión, que el negocio del demandante era la acuicultura, que el demandante compartía el mismo mercado que las piscifactorías localizadas en la zona de exclusión, y que el salmón de Shetland era un producto reconocido con una especial identidad en el mercado.

El propietario del buque y el Club de Skuld mantenían que la reclamación era inadmisibile, puesto que el piscicultor salmoneero no había sufrido ninguna pérdida debida a la contaminación. Razonaban que el demandante no había sufrido más que pérdida económica relacional y se remitían al fallo del Tribunal en el caso de Landcatch. El Fondo de 1971, que había intervenido en los procesos, no hizo ningún alegato acerca de la cuestión general de la admisibilidad de esta reclamación, habiendo hecho ya pagos provisionales al demandante respecto a pérdidas sufridas durante los seis meses siguientes al siniestro.

En sentencia adjudicada en diciembre de 1998, el Tribunal Civil adoptó la opinión de que los factores presentados por el demandante no proporcionaban ninguna razón de peso para distinguir entre el caso en cuestión y el de Landcatch. El Tribunal señaló que lo único que había sucedido era que los daños a los bienes de otras partes habían ocasionado que el demandante sufriese pérdida económica. El Tribunal juzgó que la reclamación del piscicultor salmoneero no era sino una reclamación por pérdida económica relacional, similar a la de Landcatch que había sido rechazada por el Tribunal en una sentencia anterior. El hecho de que el Fondo de 1971 hubiese efectuado pagos provisionales al demandante no venía al caso, en opinión del Tribunal. Por consiguiente, la reclamación fue desestimada.

El demandante apeló contra la sentencia pero ha indicado recientemente que la apelación será retirada.

Reclamación de P & O Scottish Ferries Ltd

En 1995 el Comité Ejecutivo examinó una reclamación de £900 000 presentada por P & O Scottish Ferries Ltd por supuesta pérdida de ingresos de su servicio de transbordador entre Aberdeen y Shetland a consecuencia de una reducción del número de turistas que visitaban las Islas Shetland y una reducción del volumen de flete. P & O Scottish Ferries Ltd, cuya oficina principal está en Aberdeen, es la única empresa que explota transbordadores de pasajeros entre Shetland y la tierra firme del Reino Unido (Aberdeen).

El Comité opinó que no se había cumplido el criterio de proximidad razonable. En concreto, se consideró que no existía suficiente proximidad entre la actividad del demandante y la contaminación. Asimismo se estimó que la empresa del demandante no formaba parte integral de la actividad económica de Shetland. Por estas razones, la reclamación fue rechazada.

La compañía entabló acción judicial contra el propietario del buque y el Club de Skuld, y notificó al Fondo de 1971 las acciones, reclamando indemnización por una cuantía de £900 000, posteriormente reducida a £680 000. La compañía argumentaba que el Tribunal se había equivocado en la decisión del caso Landcatch, cuando se juzgó que no eran admisibles las reclamaciones por pérdida económica relacional. La compañía mantenía además que este caso era distinguible del de Landcatch y del de los perjuicios para los precios del salmón, en el sentido de que había suficiente proximidad entre la compañía y la contaminación para establecer responsabilidad. El propietario del buque, el Club de Skuld y el Fondo de 1971 sostenían que este caso se refería a la pérdida económica relacional, que los daños que abarcaba la demanda eran demasiado remotos, y que por lo tanto la acción debía ser desestimada.

En sentencia dictada el 7 de enero de 1999 el Tribunal Civil aceptó los argumentos presentados por el propietario del buque, el Club de Skuld y el Fondo de 1971 y desestimó las acciones. El Tribunal consideró entre otras cosas que las pérdidas no eran consecuencia directa del derrame de hidrocarburos, sino que no eran más que una consecuencia indirecta de la publicidad negativa que afectaba a la imagen de las Shetland como fuente de pescado y productos de pescado, y como destino de vacaciones, y que la publicidad negativa era a su vez consecuencia de la contaminación de los bienes de otras partes.

La compañía apeló contra la sentencia del Tribunal Civil pero ha indicado recientemente que la apelación será retirada.

Reclamaciones de elaboradores de pescado

Se ha abonado una indemnización total de £3,2 millones a 17 elaboradores de pescado y servicios conexos, principalmente por pérdidas sufridas a consecuencia de verse privados del suministro de pescado de la zona de exclusión.

Están pendientes en los tribunales seis demandas presentadas por elaboradores de pescado, por un total de £7,7 millones. Las reclamaciones se referían a pérdidas supuestamente sufridas como resultado de una reducción de la elaboración de determinados tipos de pescado y marisco en el periodo 1993 - 1995.

A principios de diciembre de 1998 tuvo lugar una reunión con representantes de algunos demandantes y un representante del Fondo de 1971, junto con sus respectivos asesores y expertos jurídicos. La finalidad de esta reunión era determinar si los demandantes contaban con más elementos de prueba para respaldar sus reclamaciones, a fin de permitir al Fondo revisar su evaluación de dichas reclamaciones. Los demandantes y sus asesores indicaron que contaban con pruebas para respaldar las reclamaciones, pero que hasta la fecha sólo habían presentado el mínimo de información, dado que la preparación de todas las pruebas llevaría mucho tiempo. Manifestaron que esta labor no se realizaría hasta tanto no hubiese un debate y la consiguiente decisión judicial en cuanto a la admisibilidad de las demandas.

Estaba prevista una audiencia en el Tribunal Civil en mayo de 1999 para celebrar un debate jurídico sobre la admisibilidad de dichas demandas. A petición de los demandantes, sin

embargo, la audiencia quedó aplazada en espera de la decisión de Landcatch sobre si apelar o no a la Cámara de los Lores. Está previsto que la audiencia tenga lugar en junio de 2000.

Comprador de cría de salmón

En 1995 el Comité Ejecutivo examinó una reclamación de una compañía radicada en Shetland, la Shetland Sea Farms Ltd, con respecto a un contrato para comprar cría de salmón a una compañía afín de tierra firme. Las crías de salmón se habían vendido al final al 50% de su precio de compra a otra compañía del mismo grupo. El Comité Ejecutivo aceptó que la demanda era admisible en principio, pero consideró que debían tenerse en cuenta los beneficios que pudiesen derivar otras compañías del mismo grupo. Fracasaron los intentos de liquidar la reclamación extrajudicialmente y la compañía entabló acción judicial contra el propietario del buque, el Club de Skuld y el Fondo de 1971.

La Shetland Sea Farms Ltd reclamó indemnización de £2 millones supuestamente relacionada con pérdidas en la reventa de las crías de salmón y la pérdida de beneficio en la venta de salmón que se habría criado a partir de las crías. El propietario del buque, el Club de Skuld y el Fondo de 1971 mantenían que la compañía no podía, como cuestión de derecho, recobrar daños y perjuicios por pérdida de beneficios de la venta de un artículo acabado (el salmón) y también recuperar los costos de la materia prima (los alevines) necesaria para producir el artículo acabado.

En septiembre de 1998 el Tribunal rechazó el argumento del propietario del buque, el Club de Skuld y el Fondo de 1971 y decidió que la cuestión no podía resolverse meramente como cuestión de derecho y que había que presentar pruebas respecto a si la compañía tenía derecho a indemnización y, si así era, en qué medida. Tras un detallado examen de la sentencia, el propietario del buque, el Club de Skuld y el Fondo de 1971 decidieron no dar curso a una apelación contra la decisión del Tribunal. Esta demanda ha de ser objeto de una audiencia de los hechos en septiembre de 2000.

Efectos perjudiciales para la salud

Un demandante entabló acción judicial contra el propietario del buque, el Club de Skuld y el Fondo de 1971 por £250 000 alegando que había sufrido efectos perjudiciales para la salud de resultas de la contaminación que siguió a la encalladura del *Braer*. Sostuvo que había sufrido sobrefatiga, ansiedad y depresión a consecuencia de daños debidos a la contaminación de ganado, campos y cultivos propiedad de una sociedad de la que él era socio. En una vista preliminar sobre admisibilidad, se argumentó por parte del propietario del buque, el Club de Skuld y el Fondo que la sobrefatiga y depresión alegadas no eran perjuicios causados por la contaminación o daños debidos a la impurificación en términos de las disposiciones legales que implantan el Convenio de responsabilidad civil de 1969 y el Convenio del Fondo de 1971 en la legislación del Reino Unido. Se aceptó por parte del propietario del buque, el Club de Skuld y el Fondo que los daños a los efectos de la legislación podían incluir la lesión física.

El Tribunal dictaminó que, sin haber oído testimonios en cuanto a la legislación, no podía resolver la cuestión jurídica de si los síntomas psicológicos causados por la contaminación de ganado, campos y cultivos, que el demandante explotaba activamente como socio, estaban comprendidos dentro de las disposiciones legales.

El propietario del buque, el Club de Skuld y el Fondo de 1971 apelaron contra esta decisión fundándose en que las reclamaciones respecto a sobrefatiga, ansiedad, depresión u otros síntomas análogos de índole psicológica no estaban comprendidos en el ámbito de los daños causados por contaminación dentro de las disposiciones legales arriba mencionadas. Arguyeron

también que las reclamaciones por lesiones psicológicas supuestamente ocasionadas por los efectos de presenciar los daños debidos a la contaminación de los bienes no eran suficientemente próximas para constituir daños causados por contaminación o daños por impurificación en términos de las disposiciones. La apelación había de oírse en junio de 1999. No obstante, en mayo de 1999 el demandante informó al Fondo de 1971 que ya no deseaba proseguir con su reclamación. Por consiguiente no tuvo lugar la vista de la apelación, y se retiró la acción judicial.

Acción judicial de una compañía de ventas de pescado

En octubre de 1998 una compañía de ventas de pescado entabló una acción judicial contra el Fondo de 1971 solicitando una sentencia declarativa sobre dos extremos. El demandante solicitó una declaración en el sentido de que el Fondo de 1971 no tenía derecho a tener en cuenta pagos efectuados con anterioridad al establecimiento de responsabilidad por parte del propietario del buque y su asegurador, a la hora de calcular el tope de responsabilidad del Fondo. El demandante pidió también que la responsabilidad del Fondo de 1971 se calculase por referencia no al Derecho Especial de Giro sino al valor del oro en el mercado libre.

En diciembre de 1998 tuvo lugar una audiencia en la que el Club de Skuld y el Fondo de 1971 solicitaron que esta acción no fuese examinada hasta que se hubiese determinado si era admisible esta demanda de indemnización. El Tribunal accedió a esta petición.

Reclamaciones por daños materiales

Se presentaron reclamaciones por daños a tejas y chapas onduladas de cemento amiantado utilizadas como tejados de hogares y edificios agrícolas, que los demandantes alegaban eran resultado de la contaminación.

Fue realizada una detallada investigación a cargo de ingenieros consultores contratados por el Fondo de 1971 y el Club de Skuld, que concluyeron que el análisis de las características físicas de los materiales no reveló nada que fuese incongruente con la edad de los tejados, su grado de exposición y el nivel de ejecución y mantenimiento. Según los ingenieros consultores, los análisis físicos y micro estructurales no revelaron indicios de que los hidrocarburos del *Braer* hubiesen contribuido al deterioro de los materiales examinados. Los ingenieros consultores declararon que los análisis químicos y los exámenes petrográficos no revelaban indicios de que hidrocarburos de petróleo hubiesen penetrado en los materiales o causado cualquier tipo de deterioro. Habida cuenta de los resultados de la investigación, el Fondo de 1971 rechazó las reclamaciones relativas a los tejados de amianto.

Ochenta y cuatro reclamaciones de esta categoría, por un total de £8 millones, fueron objeto de procesos judiciales, aunque posteriormente se retiraron 34 reclamaciones por un total de £5,1 millones. No se han presentado pruebas técnicas satisfactorias en apoyo de estas reclamaciones, que en un principio se basaban en el supuesto de que los daños alegados fueran causados por el petróleo. El experto de los demandantes propone ahora como hipótesis, sin embargo, que la causa fue el componente activo presente en los dispersantes utilizados para tratar los hidrocarburos. Los expertos del Fondo de 1971 no consideran que el informe del experto de los demandantes brinde pruebas satisfactorias de que los agentes dispersantes causasen los supuestos daños.

Durante una audiencia de cuatro semanas en junio de 1999 se escucharon testimonios en el Tribunal Civil respecto a cinco demandas por daños a los bienes, que habían sido seleccionadas para ofrecer una amplia distribución geográfica y variedad de tipos de materiales de tejado.

Los demandantes describieron diversos problemas relacionados con sus tejados, incluida la ondulación de sus pizarras y la ondulación, agrietado y reblandecimiento de los tejados de chapas onduladas que no se habían observado antes del siniestro. Su experto indicó que ello pudiera haber sido causado por el agente químico dispersante, que se roció sobre las manchas de petróleo, al ser empujado por el viento a tierra y luego a los tejados de los demandantes. Se aceptó por el Fondo de 1971 que de las 110 toneladas de dispersante rociado, una cantidad sumamente pequeña podía haber sido salpicada a tierra, pero solamente en una limitada extensión geográfica. Los testigos especialistas contratados por el propietario del buque, el Club de Skuld y el Fondo de 1971 declararon que sólo ínfimas cantidades de dispersante llegaron a tierra, y que en todo caso no existía fundamento científico de que los dispersantes empleados para tratar de fragmentar el derrame de hidrocarburos pudiesen causar daño a los tejados de cemento amiantado.

En la conclusión de la audiencia, el Tribunal indicó que debía recibir alegatos por escrito de los abogados de las partes sobre las cuestiones suscitadas en el testimonio. Después de recibir los alegatos, se celebró una audiencia verbal en diciembre de 1999. La vista final tendrá lugar en enero de 2000.

Derecho de limitación del propietario del buque y su asegurador

En septiembre de 1997 el Tribunal Civil decidió que el Club de Skuld tenía derecho a limitar su responsabilidad a la cuantía de 5 790 052,50 DEG (£4,9 millones). El Tribunal aún no ha examinado la cuestión de si el propietario del buque tiene o no derecho a limitar su responsabilidad.

En 1996 el Comité Ejecutivo decidió que el Fondo de 1971 no debía impugnar el derecho de limitación del propietario del buque ni entablar acción judicial contra él o cualquier otra persona para recuperar las sumas pagadas por el Fondo de 1971 en concepto de indemnización.

Suspensión de pagos

En octubre de 1995 el Comité Ejecutivo tomó nota de la cuantía total de las reclamaciones presentadas hasta la fecha y observó que varios demandantes proyectaban incoar acciones judiciales contra el propietario del buque, el Club de Skuld y el Fondo de 1971. El Comité decidió suspender todo nuevo pago de indemnización hasta tanto dicho Comité hubiese reexaminado la cuestión de si la cuantía total de las reclamaciones reconocidas excedería de la cuantía máxima disponible conforme al Convenio de responsabilidad civil de 1969 y el Convenio del Fondo de 1971, esto es 60 millones de DEG. Sigue en vigor la suspensión de pagos.

La cuantía total de indemnización disponible conforme al Convenio de responsabilidad civil de 1969 y el Convenio del Fondo de 1971 es 60 millones de DEG, que convertidos al tipo aplicable el 25 de septiembre de 1997 (fecha en que se creó el fondo de limitación del propietario del buque) corresponde a £50 609 280.

Hasta ahora, la cuantía total pagada en concepto de indemnización es £44 959 834, de las cuales el Fondo de 1971 ha pagado £40 640 278 y el Club de Skuld ha abonado £4 319 556. Por consiguiente, se dispone de £5,6 millones para pagos respecto a las reclamaciones restantes. Como se ha mencionado más atrás, se han aprobado pero no pagado reclamaciones por un total de £5,7 millones.

Las reclamaciones pendientes en el tribunal ascienden a un total de £27,6 millones.

En la sesión de octubre de 1999 del Comité Ejecutivo, la delegación del Reino Unido recordó al Comité Ejecutivo que se habían aprobado numerosas reclamaciones desde la suspensión de pagos y que algunas de estas reclamaciones habían quedado sin pagar durante unos cuatro años. Esta delegación manifestó que, al quedar esclarecidas las incertidumbres en torno a las reclamaciones que eran objeto de proceso judicial, y una vez que se pudiese determinar la cuantía máxima del riesgo del Fondo de 1971, entonces debía efectuarse un pago parcial de las reclamaciones aprobadas.

El Comité Ejecutivo decidió autorizar al Director a efectuar pagos parciales a aquellos demandantes cuyas reclamaciones habían sido aprobadas pero no pagadas, si las reclamaciones pendientes en los tribunales, junto con las reclamaciones que habían sido aprobadas pero no pagadas, descendían por debajo de £20 millones. El Comité decidió además que la proporción de las cuantías aprobadas para pagar debía ser decidida por el Director basándose en la cuantía total de todas las reclamaciones pendientes.

KEUMDONG Nº5

(República de Corea, 27 de septiembre de 1993)

El siniestro

La gabarra coreana *Keumdong Nº5* (481 TRB) abordó a otro buque cerca de Yosu, en la costa meridional de la República de Corea. El resultado fue que se derramaron del *Keumdong Nº5* unas 1 280 toneladas estimadas de fueloil pesado. Los hidrocarburos se extendieron rápidamente por una amplia superficie debido a las fuertes corrientes marcales y afectaron principalmente a la costa noroeste de la isla Nanhac.

La Policía Marítima Coreana realizó operaciones de limpieza en el mar, utilizando sus propios buques, así como los pertenecientes a una Autoridad Portuaria y embarcaciones de pesca. Se contrataron contratistas de limpieza para las operaciones de limpieza en tierra, y se empleó una mano de obra de más de 4 000 vecinos, policías y personal del ejército.

Reclamaciones de indemnización

Se liquidaron reclamaciones relativas al costo de las operaciones de limpieza en una cuantía global de Won 5 600 millones (£2,5 millones), que fueron pagadas por el asegurador P & I del propietario del buque, la Standard Steamship Owners' Protection and Indemnity Association (Bermuda) Ltd (Club de Standard), antes de finalizar septiembre de 1994. La cuantía total pagada por el asegurador rebasa con mucho la cuantía de limitación aplicable al *Keumdong Nº5*, de Won 77 millones (£53 000). El Fondo de 1971 efectuó pagos por adelantado al asegurador por un total de US\$6 millones (£4 millones) respecto a estas reclamaciones subrogadas.

El siniestro afectó a las actividades de pesca y la industria de acuicultura de la zona. Se presentaron reclamaciones de indemnización por parte de la Federación de Indemnización de Accidentes de Contaminación por Hidrocarburos de la Bahía de Kwang Yang, que representaba a 11 cooperativas de pesca con unos 6 000 afiliados en total. La cuantía total de las reclamaciones presentadas era de Won 93 132 millones (£51 millones).

Durante el periodo de julio de 1995 a septiembre de 1996 se alcanzaron acuerdos sobre la mayoría de las reclamaciones presentadas por la Federación de la Bahía de Kwang Yang. Las sumas acordadas ascendían a un total de Won 6 163 millones (£4,2 millones), comparada con una

cuantía total reclamada de Won 48 047 millones (£24 millones). Estas reclamaciones han sido pagadas en su totalidad por las sumas acordadas.

Acciones judiciales

Reclamaciones de la Cooperativa de Pesca de Yosu

La Cooperativa de Pesca de Yosu dejó la Federación de la Bahía de Kwang Yang y entabló acción judicial contra el Fondo de 1971 en mayo de 1996. Se presentaron a un tribunal reclamaciones por daños a los caladeros comunes por un total de Won 17 162 millones (£9,4 millones). Además, presentaron reclamaciones por un total de Won 1 641 millones (£900 000) más de 900 socios afiliados a esta cooperativa (propietarios de buques de pesca, titulares de licencias de pesca con red fija o explotadores de instalaciones de piscicultura en tierra).

Los expertos contratados por el Fondo de 1971 y el Club de Standard determinaron las pérdidas supuestamente sufridas por todos los demandantes de la Cooperativa de Yosu en Won 810 millones (£440 000). Los expertos consideraron que se exageraba la productividad supuesta de los caladeros comunes, y era incongruente con los registros oficiales y las observaciones locales, y que la interrupción de las faenas era significativamente más breve de lo que alegaban los demandantes. La pérdida de ingresos reivindicada por los empresarios de pesqueros y redes fijas se consideraba demasiado elevada, habida cuenta de un análisis de datos facilitados por los demandantes concernientes a su actividad de pesca normal, y ciertas reclamaciones relacionadas con pérdidas sufridas fuera de la zona afectada por los hidrocarburos. Los explotadores de instalaciones de piscicultura no facilitaron pruebas de que las pérdidas supuestas fueran causadas por el derrame de hidrocarburos.

Se celebró una audiencia de mediación ante el Tribunal en octubre de 1998 para estudiar las distintas reclamaciones de los pesqueros. El Fondo de 1971 explicó los métodos empleados por sus expertos para determinar la pérdida de ingresos con respecto a diferentes tamaños de buques pesqueros dedicados a diversos sectores de pesca. Los demandantes no estaban de acuerdo con los métodos de evaluación del Fondo de 1971.

El Tribunal adjudicó una decisión de mediación obligatoria a principios de diciembre de 1998. El Tribunal aceptó la mayoría de los argumentos del Fondo de 1971, pero decidió que la indemnización para los demandantes de buques pesqueros sin matrícula ni licencia debía calcularse del mismo modo que para los demandantes con matrícula y licencia. Si bien el Tribunal no dio una explicación detallada de su decisión, dictaminó que los ingresos procedentes de actividades comerciales prohibidas por la ley no eran necesariamente ingresos ilegales que fuesen inadmisibles a efectos de indemnización. El Tribunal declaró que, al decidir acerca de la admisibilidad de las reclamaciones, el Tribunal debía tener en cuenta, caso por caso, la finalidad original de la ley en cuestión, el grado de culpabilidad del demandante y el grado de ilegalidad del acto. En opinión del Tribunal, los ingresos de los pescadores sin permiso en este caso no parecían ser ingresos ilegales. El Tribunal adjudicó a los demandantes de buques pesqueros sin licencia la suma de Won 65 millones (£35 600).

La postura adoptada por el Tribunal en la decisión de mediación estaba en discrepancia con el criterio adoptado por el Fondo de 1971, esto es que eran inadmisibles las reclamaciones por pérdida de ingresos por parte de pescadores que facnan sin un permiso exigido. Por consiguiente, el Fondo de 1971 formuló disconformidad con la decisión de mediación del Tribunal.

En sentencia dictada en enero de 1999, el Tribunal dictaminó que los demandantes habían sufrido perjuicios debidos a la contaminación por hidrocarburos, pero rechazó los cálculos de sus pérdidas debido a la falta de información sobre los ingresos de los distintos pescadores, la poca fiabilidad de las pruebas que presentaron, la poca fiabilidad de parte del testimonio del Presidente de la Cooperativa de Pesca de Yosu y la falta de relación causal directa entre las supuestas pérdidas de ingresos y el siniestro.

Al determinar la cuantía de daños y perjuicios, el Tribunal adjudicó indemnización tanto por pérdida de ingresos como por aflicción y sufrimiento (sumas de condolencia) respecto a los caladeros comunes y piscifactorías intermareales, por pérdida de ingresos solamente respecto a las embarcaciones de pesca, y por aflicción y sufrimiento solamente respecto a las bateas de piscifactorías, un acuario en tierra y un criadero en tierra.

En el caso de los caladeros comunes y las piscifactorías intermareales, el Tribunal adjudicó daños y perjuicios por pérdida de ingresos de resultados de la interrupción de actividades ocasionada por las operaciones de limpieza y por el olor de petróleo. Al calcular las pérdidas, el Tribunal aplicó los mismos modelos comerciales y empleó los mismos datos de productividad anual que habían aplicado los expertos del Fondo de 1971 al evaluar las reclamaciones respecto de los caladeros comunes y piscifactorías intermareales. Por lo tanto, la cuantía determinada por el Tribunal con respecto a la pérdida de ingresos (Won 546 millones (£300 000)) se aproxima mucho a la cuantía determinada por los expertos del Fondo de 1971 (Won 521 millones (£285 000)).

En el caso de las embarcaciones de pesca sin licencia, el Tribunal aplicó los mismos modelos comerciales y beneficios por día y por tonelada de arqueo que habían empleado los expertos del Fondo de 1971 para evaluar las reclamaciones respecto de los buques con licencia.

El Tribunal dictaminó que los caladeros comunes y las piscifactorías intermareales deben haber sufrido también daños debidos a la mortalidad, retardo del crecimiento, migración de los bancos y disminución de ventas. No obstante, debido a las pruebas insuficientes de la cuantía de los daños, el Tribunal no logró determinar la cuantía de dichos daños. Por consiguiente, el Tribunal adjudicó indemnización por aflicción y sufrimiento. Al determinar la indemnización por aflicción y sufrimiento, el Tribunal de nuevo utilizó los mismos datos de productividad anual que habían sido empleados por los expertos del Fondo de 1971 para determinar pérdidas por interrupción de actividades comerciales respecto a los caladeros comunes y piscifactorías intermareales. El Tribunal tuvo en cuenta todas las pruebas presentadas, incluidas las evaluaciones de otras demandas efectuadas por el Fondo de 1971, y el grado de evidencia de los daños, aunque en la sentencia no se facilitaron pormenores de cómo se tuvieron en cuenta estos factores. El Tribunal especificó cuantías de indemnización por aflicción y sufrimiento (sumas de condolencia) que correspondían aproximadamente a un 10% de la producción anual de los caladeros comunes y aproximadamente a un 8,4% de la producción anual de las piscifactorías intermareales.

El Tribunal juzgó que una serie de bateas de piscifactorías, un acuario en tierra y un criadero en tierra también debían haber sufrido daños debidos a la mortalidad de los bancos, retardo del crecimiento y disminución de las ventas. A falta de toda prueba justificativa o patrón fijo para determinar tales pérdidas, el Tribunal adjudicó indemnización por aflicción y sufrimiento que oscilaba entre Won 1 millón (£548) y Won 5 millones (£2 740). En la sentencia no se facilitaron pormenores del modo en que se determinaron estas sumas.

Además, el Tribunal decidió que el Fondo de 1971 debía abonar intereses sobre las sumas adjudicadas, calculados al 5% anual desde el 27 de septiembre de 1993 hasta el 26 de enero de 1999, y al 25% anual entre el 27 de enero de 1999 y la fecha de pago. El Tribunal decidió que los demandantes debían correr con los 9/10 y el Fondo de 1971 con 1/10 de los costos en que incurrieran los querrelantes y el Fondo de 1971.

Reclamaciones de una cooperativa piscícola de moluscos

Una cooperativa piscícola de moluscos bivalvos del género arca entabló acción judicial contra el Fondo de 1971 respecto a una demanda de Won 4 160 millones (£2,3 millones). La reclamación se refería a perjuicios supuestamente causados durante 1994 a los criaderos de los moluscos arcas de sus socios. Esta demanda fue desestimada por el Fondo de 1971 y el Club de Standard porque no existían pruebas de que los supuestos perjuicios fuesen ocasionados por contaminación de hidrocarburos.

El Tribunal también dictó sentencia respecto a las reclamaciones acerca de los mencionados moluscos en enero de 1999, rechazando los argumentos del Fondo de 1971. El Tribunal resolvió que los hidrocarburos tratados con agentes dispersantes se movían a merced de las corrientes y alcanzaban las piscifactorías y los criaderos de arcas, que estaban situados en un recinto de aguas someras y protegidas, y que ello había llevado a mortandad y retardo del crecimiento de los bivalvos. Si bien el Tribunal consideró posible que otros factores medioambientales podrían haber causado la muerte de los moluscos, dictaminó que no se podía decir que no existiese nexo causal entre el derrame de hidrocarburos y los perjuicios sufridos por los demandantes.

En cuanto a las piscifactorías de los bivalvos, el Tribunal rechazó el método que los demandantes tenían de calcular daños y perjuicios por razón de que los libros de ventas por ellos empleados eran incompletos y poco fiables. El Tribunal decidió, por lo tanto, que no se podían determinar las pérdidas de bienes, pero que cuando se reconocía que se había dado una pérdida material, debía otorgarse resarcimiento por aflicción y sufrimiento.

En lo que se refiere a los criaderos de los bivalvos arcas, el Tribunal aceptó que el derrame de hidrocarburos tenía un efecto negativo en las crías del cultivo pero desestimó las demandas presentadas debido a la falta de pruebas justificativas. El Tribunal juzgó que los costos de limpieza aceptados por el Fondo de 1971 para estas instalaciones fuesen considerados como pérdidas materiales y que debía adjudicarse indemnización por aflicción y sufrimiento en vez de indemnización por pérdidas no cuantificables debida a mortandades y retardo del crecimiento.

El Tribunal determinó la cuantía de indemnización por aflicción y sufrimiento respecto a las piscifactorías y los criaderos de arcas sobre la base de datos estadísticos facilitados a dicho Tribunal por el Fondo de 1971 relativos a la media nacional de producción de estos moluscos entre 1988 y 1992 y el precio medio de los mismos entre abril y junio de 1994. Las sumas de indemnización por aflicción y sufrimiento se calcularon basándose en la distancia entre las piscifactorías y el lugar del siniestro, oscilando las cuantías entre el 5% y el 10% de la producción media anual. A cada uno de los dos criaderos de bivalvos se les adjudicó la cifra de Won 10 millones (£5 480) más los costos de limpieza admitidos por el Fondo de 1971, de Won 6,3 millones (£3 450). El Tribunal adoptó la misma decisión con respecto a los intereses y costos que para las reclamaciones de la Cooperativa de Pesca de Yosu.

Recursos presentados por los demandantes y el Fondo de 1971

Todos los demandantes pertenecientes a la Cooperativa de Pesca de Yosu, a excepción de una Asociación de Pesca de Lugareños, han apelado contra la sentencia. Su cuantía total reclamada se indica en la alzada en la cifra de Won 13 868 millones (£7,6 millones).

Aunque todas las piscifactorías de arcas aceptaron la sentencia, dos criaderos de bivalvos apelaron contra la misma, y la cuantía total reclamada en la alzada es de Won 359 millones (£197 000).

El Fondo de 1971 ha interpuesto recurso de apelación contra las sentencias del Tribunal respecto a la Cooperativa de Pesca de Yosu y la cooperativa piscícola de arcas sobre la cuestión de los hechos, ya que los expertos del Fondo habían expresado el parecer de que, aparte de las interrupciones de las actividades comerciales de los caladeros comunes, piscifactorías intermareales y barcos pesqueros, no había indicios de que los hidrocarburos o los dispersantes empleados para combatir el derrame hubiesen ocasionado daños.

El Fondo de 1971 ha apelado también contra las decisiones de permitir indemnización por 'aflicción y sufrimiento' o 'sumas de condolencia', ya que ha adoptado consistentemente la postura de que, en virtud del Convenio de responsabilidad civil de 1969 y el Convenio del Fondo de 1971, se paga indemnización solamente por pérdidas económicas de hecho sufridas.

El Tribunal concedió ejecución provisional de la sentencia. En relación con sus alzadas, el Fondo de 1971 solicitó suspensión de la ejecución provisional. Con arreglo al derecho coreano, el Tribunal tiene discreción para conceder tal suspensión, pero, a fin de que se acceda a una solicitud de suspensión, el demandado ha de efectuar un depósito en el Tribunal de la cuantía adjudicada al demandante.

De conformidad con las prescripciones del derecho coreano, el Fondo depositó en manos del Tribunal la suma de Won 1 571 millones (£795 000) respecto a las reclamaciones de la Cooperativa de Pesca de Yosu, y de Won 474 millones (£240 000) respecto a las reclamaciones de la cooperativa piscícola de moluscos bivalvos, correspondientes a las cuantías adjudicadas por el Tribunal de primera instancia. Posteriormente el Tribunal concedió suspensión de la ejecución provisional.

Se han celebrado varias audiencias en el Tribunal de Apelaciones de Seúl. Se espera que las audiencias continuarán aproximadamente a intervalos mensuales hasta que las partes hayan presentado todas sus pruebas. El Tribunal de Apelaciones accedió a una solicitud del Fondo de 1971 de que los demandantes faciliten diversos libros de ventas respecto a la cooperativa piscícola de los bivalvos y los caladeros comunes comprendidos dentro de la zona de la Cooperativa de Pesca de Yosu.

El Fondo de 1971 ha presentado opiniones técnicas acerca de la sentencia del Tribunal de primera instancia, y más elementos de prueba en apoyo de la disconformidad del Fondo con las reclamaciones.

Proceso de limitación

El propietario del buque hizo una solicitud ante el tribunal de distrito competente para que se abriese proceso de limitación. El Club de Standard abonó en efectivo al Tribunal la cuantía de limitación más intereses, correspondiente a Won 77 millones (£33 000), en diciembre

de 1994. El fondo de limitación fue distribuido entre los demandantes, y el proceso de limitación concluyó en agosto de 1995.

ILIAD

(Grecia, 9 de octubre de 1993)

El buque tanque griego *Iliad* (33 837 TRB) encalló entre escollos cerca de la isla de Sfaktiria tras zarpar del puerto de Pylos (Grecia). El *Iliad* transportaba unas 80 000 toneladas de petróleo crudo ligero de Siria, y se derramaron unas 200 toneladas. Se activó el plan de emergencia nacional griego y se limpió el derrame con relativa rapidez.

En marzo de 1994, el asegurador P & I del propietario del buque estableció un fondo de limitación que ascendía a Drs 1 496 533 000 (£2,8 millones) en el tribunal competente mediante el depósito de una garantía bancaria. Un demandante entabló acción judicial para impugnar el derecho del propietario del buque a limitar su responsabilidad. El Tribunal de primera instancia rechazó esta acción. El demandante apeló contra aquella decisión pero la apelación fue denegada.

El Tribunal decidió que las reclamaciones debían presentarse antes del 20 de enero de 1995. Llegada esa fecha, se habían presentado 527 reclamaciones, por un total de Drs 3 071 millones (£5,8 millones), más Drs 378 millones (£712 000) en concepto de indemnización de 'perjuicio moral'.

El Tribunal designó un administrador judicial para examinar las reclamaciones en el proceso de limitación. Se espera que este examen quede concluido en un futuro próximo.

Las reclamaciones contra el Fondo de 1971 respecto a este siniestro prescribieron el 9 de octubre de 1996, o poco después. A excepción del propietario de una piscifactoría, el propietario del buque y el asegurador P & I, que tienen reclamaciones por un total de Drs 1 339 millones (£2,5 millones), los demandantes no entablaron acción contra el Fondo de 1971, ni notificaron oficialmente a dicho Fondo que se hubiese entablado acción contra el propietario del buque y su asegurador.

El propietario del buque y su asegurador han entablado acción contra el Fondo de 1971 a fin de impedir que prescribiesen sus derechos al reintegro por parte del Fondo de todo pago en concepto de indemnización superior a la cuantía de limitación del propietario del buque, y a la indemnización en virtud del artículo 5.1 del Convenio del Fondo de 1971.

SEA PRINCE

(República de Corea, 23 de julio de 1995)

El siniestro

El buque tanque chipriota *Sea Prince* (144 567 TRB) encalló frente a la isla de Sorido, cerca de Yosu (República de Corea). Explosiones y un incendio averiaron la cámara de máquinas y el espacio de alojamiento. A consecuencia de la encalladura se derramaron unas 5 000 toneladas de petróleo crudo de Arabia. Durante las semanas que siguieron, escaparon pequeñas cantidades de petróleo de la sección semisumergida del petrolero. Reducidas cantidades de petróleo alcanzaron las islas Oki japonesas.

Una compañía japonesa de salvamento fue contratada por el propietario del buque para salvar el buque y la carga restante, con arreglo a un contrato de salvamento (Modelo Abierto 95 del Lloyd's). El salvador transbordó unas 80 000 toneladas de petróleo a gabarras, dejando otras 950 toneladas a bordo. El petróleo restante en los tanques de carga fue tratado con agentes dispersantes para garantizar la rápida dispersión en la columna de agua si se perdiese el petróleo durante posteriores operaciones de salvamento o mal tiempo. Nuevas investigaciones revelaron que el buque había sufrido graves averías estructurales, y los expertos técnicos convinieron, basándose en datos facilitados por el salvador, en que existía un riesgo inaceptable de que el buque se partiese durante la reflotación. En vista de ello, se dio por terminado el contrato de salvamento con arreglo al Modelo Abierto 95 del Lloyd's y se suscribió un contrato con otra compañía de salvamento para la retirada del buque. El *Sea Prince* fue puesto a flote con éxito y fue remolcado fuera de las aguas coreanas, pero se hundió cerca de las Filipinas sin que hubiese un nuevo derrame de hidrocarburos.

Operaciones de limpieza e impacto sobre la acuicultura y pesquerías

Quedaron afectadas pequeñas zonas de costa rocosa, escolleras y playas de guijarros aisladas. La mayoría de las operaciones de limpieza habían concluido al final de octubre de 1995, y las restantes fueron ultimadas en julio de 1996. Se encontró petróleo enterrado en un lugar, el cual fue retirado en octubre de 1996.

Además de las tradicionales pesquerías, tiene lugar en la zona una intensa acuicultura, especialmente alrededor de las islas cercanas a Sorido. Jaulas flotantes de pcccs, mejilloneras y redes fijas quedaron embadurnadas de petróleo en diversos grados.

Nivel de pagos del Fondo de 1971

En vista de que la cuantía global de las reclamaciones presentadas o indicadas sobrepasaba con mucho la cuantía máxima disponible conforme al Convenio de responsabilidad civil de 1969 y el Convenio del Fondo de 1971, el Comité Ejecutivo decidió en diciembre de 1995 que los pagos del Fondo de 1971 se limitasen al 25% de los daños reconocidos que sufrió cada demandante. En junio de 1997 se incrementó al 50% el nivel de los pagos del Fondo de 1971.

A comienzos de marzo de 1998, casi todas las reclamaciones pendientes en el sector de la pesca y en el del turismo habían sido liquidadas tomando como base el método de evaluación empleado por los expertos del Fondo de 1971, y se había aclarado la cuantía de la reclamación del propietario del buque por los costos de las medidas emprendidas para retirar el buque y operaciones conexas. Habida cuenta de estas circunstancias, y conforme a la autorización del Comité Ejecutivo, el Director decidió que el Fondo de 1971 pagase íntegramente todas las reclamaciones liquidadas (en la medida en que no hubiesen sido pagadas aún).

Reclamaciones de indemnización

Casi todas las reclamaciones relativas a las operaciones de limpieza han quedado liquidadas. Dichas reclamaciones han sido abonadas íntegramente (en la suma aproximada de Won 19 700 millones (£9,8 millones)) por el propietario del buque y su asegurador, la United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Limited (Club del RU), que han presentado reclamaciones subrogadas al Fondo de 1971.

En agosto de 1996 el Fondo de 1971 efectuó un pago adelantado de £2 millones al Club del RU con respecto a sus reclamaciones de limpieza subrogadas. Al tipo de cambio aplicable a

la sazón, este pago representaba menos del 25% de las cuantías para las que el Club había presentado documentación de apoyo suficiente.

El Organismo de Seguridad Marítima del Japón presentó una reclamación por sus operaciones de limpieza en el mar vecino a las islas Oki por un total de ¥360 000 (£1 800). Esta reclamación fue aceptada íntegramente por el Fondo de 1971.

En abril de 1998 el propietario del buque presentó otras dos reclamaciones ante el tribunal de limitación, una por el costo de estudios ambientales posteriores al derrame, por Won 1 140 millones (£624 000), y la otra por costos que ascendían a un total de Won 135 millones (£73 900) relacionados con limpieza adicional emprendida por el propietario del buque a comienzos de 1998. Tanto los estudios como la limpieza estaban relacionados con los derrames de ambos siniestros, del *Sea Prince* y del *Honam Sapphire* (véase página 81).

Los estudios ambientales posteriores al derrame suponían la medición de los hidrocarburos de petróleo en el agua del mar, sedimentos y productos marinos. Si bien se comunicó que los estudios tenían la finalidad de obtener datos que se pudiesen utilizar para la restauración de las zonas contaminadas, los contratos entre el propietario del buque y el Instituto Marítimo de Corea y la Universidad Nacional de Seúl (los órganos que emprendieron los estudios) estipulaban claramente que no se iban a realizar los estudios para que se relacionasen con cualquier forma de indemnización que se derivase de los siniestros.

El Fondo de 1971 opinó que los estudios ambientales posteriores al derrame parecían repetir los trabajos de muestreo y análisis del agua del mar, sedimentos y productos marinos emprendidos por los expertos designados por el Club del RU y el Fondo de 1971 en 1995 para prestar asistencia en la evaluación de reclamaciones por supuestos daños a pesquerías. Por consiguiente, el Fondo rechazó la reclamación por el costo de estos estudios.

Basándose en reconocimientos realizados por los expertos del Fondo de 1971 antes y durante la limpieza adicional, estos expertos opinaron que las operaciones de limpieza adicional no estaban justificadas desde el punto de vista técnico. Aunque se encontró petróleo enterrado en la mayoría de los lugares sometidos a la nueva limpieza, las cantidades eran reducidas, el petróleo era difícil de encontrar y la contaminación era esporádica. No todas las muestras de hidrocarburos recogidas correspondían a los hidrocarburos derramados del *Sea Prince* y el *Honam Sapphire*. Los expertos concluyeron que el petróleo restante no suponía amenaza alguna para las pesquerías y el turismo ni representaba un problema estético. Es más, debido a la dificultad de encontrar y acceder al petróleo restante, consideraron que la limpieza entrañaría métodos rigurosos, intrusos y gravemente perturbadores que probablemente causarían más daños que los propios hidrocarburos. Habida cuenta de la opinión de los expertos, el Fondo de 1971 informó al propietario del buque que el Fondo consideraba que el costo incurrido en la limpieza adicional no reunía las condiciones para la indemnización.

Todas las reclamaciones del sector turístico han sido liquidadas por Won 538 millones (£276 000) y pagadas íntegramente.

Casi todas las reclamaciones del sector de pesquerías han sido liquidadas también y pagadas íntegramente en la cuantía de Won 17 000 millones (£9,4 millones). Las más importantes reclamaciones de pesquerías para las que no se han conseguido acuerdos de liquidación son las relativas a las jaulas de peces presentadas por socios de una Asociación

Cooperativa de Pesca, por un total de Won 1 181 millones (£650 000). Estas reclamaciones fueron evaluadas por los expertos del Fondo de 1971 en un total de Won 148 millones (£81 000).

En febrero de 1999 una Asociación de Pesca de Lugareños y otros 506 distintos demandantes presentaron reclamaciones contra el Fondo de 1971 exigiendo Won 500 000 (£275) para cada pescador. La base de las reclamaciones no fue aclarada por los demandantes, puesto que muchos de ellos ya habían tenido liquidación antes de comenzar la acción. No obstante, algunos de los demandantes son aquellos cuyas reclamaciones fueron rechazadas por el Fondo de 1971 y el Tribunal de limitación.

El Club del RU presentó una reclamación sobre la base de la subrogación por US\$8,3 millones (£5,1 millones) relativa al costo de las medidas asociadas con los trabajos realizados en virtud de los contratos relacionados con el salvamento, mantenimiento y remoción de los restos del naufragio, y prevención de la contaminación. El Club del RU facilitó diversos documentos relativos a estas operaciones, incluido un informe de sus expertos sobre el prorrateo de los costos entre el salvamento/remoción de los restos del naufragio y prevención de la contaminación. Una vez que el experto del Fondo de 1971 hubo examinado los documentos de apoyo, la reclamación fue liquidada en US\$6,6 millones (£4,1 millones). Esta reclamación aún no ha sido pagada.

Proceso de limitación

La cuantía de limitación aplicable al *Sea Prince* es de 14 millones de DEG, correspondiente a Won 24 000 millones (£13,0 millones) al tipo de cambio aplicable el 30 de diciembre de 1999. El fondo de limitación aún no ha sido constituido, y por lo tanto todavía no se ha fijado la cuantía de limitación en Won.

El Tribunal de distrito competente dictó una orden para el comienzo del proceso de limitación y decidió que todas las reclamaciones debían presentarse antes del 28 de agosto de 1996. Para esa fecha se habían presentado reclamaciones por un total de Won 120 000 millones (£66 millones). Entre ellas se contaban reclamaciones de limpieza por un total de Won 44 500 millones (£24 millones), reclamaciones de pesquerías por un total de Won 70 700 millones (£39 millones) y reclamaciones relativas al turismo y la agricultura por Won 4 600 millones (£2,5 millones). El Fondo de 1971 presentó reclamaciones subrogadas del Club del RU en la cuantía de £2 millones. El propietario del buque presentó una reclamación por el costo de las medidas asociadas con los trabajos realizados bajo contrato para extraer los hidrocarburos y retirar el buque, y operaciones conexas por US\$24,8 millones (£15,4 millones).

En una audiencia celebrada en enero de 1997 el propietario del buque, tras consultar con el Club del RU y el Fondo de 1971, presentó un informe elaborado por la Federación Internacional Anticontaminación de Armadores de Buques Tanque (ITOPF). Este informe contenía una crítica de la evaluación efectuada por los expertos de los demandantes. En el informe la ITOPF demostraba que la evaluación de las reclamaciones emprendida por los expertos de los demandantes era en gran medida subjetiva y que los demandantes habían facilitado poca o ninguna documentación de apoyo.

En una audiencia en febrero de 1997 el administrador designado por el Tribunal presentó una opinión junto con una lista de las reclamaciones por él aceptadas. El administrador manifestó que, debido a la falta de material de apoyo objetivo, él había experimentado dificultades para evaluar las reclamaciones. El administrador aceptó la mayoría de las cuantías reclamadas sin cualquier modificación significativa, sin embargo, y no tuvo en cuenta el informe de la ITOPF

arriba mencionado. El juez pidió que el Club del RU y el Fondo de 1971 presentasen observaciones sobre la opinión del administrador, con lo cual el Tribunal pediría a los demandantes que facilitasen documentos de apoyo.

En junio de 1998 el Tribunal impartió una decisión aceptando las evaluaciones hechas por los expertos del Fondo de 1971 para las reclamaciones no liquidadas relativas a la pesca y ajenas a la misma. El Tribunal rechazó las reclamaciones presentadas por el propietario del buque por estudios medioambientales posteriores al derrame y limpieza adicional. El propietario del buque interpuso disconformidad contra la decisión. La acción judicial incoada por 19 propietarios de instalaciones de jaulas piscícolas por Won 95 millones (£52 000) fue parte del proceso de limitación, pero los demandantes han presentado una acción distinta contra el Fondo de 1971.

Las cuestiones pendientes en el proceso de limitación son las reclamaciones subrogadas por el Club del RU respecto a operaciones de salvamento y operaciones de limpieza. Estas reclamaciones fueron evaluadas por el Tribunal en un total de US\$27,8 millones (£17,2 millones) y ¥4 millones (£24 200). El Fondo de 1971 ha presentado reparo a la decisión Tribunal por razón de falta de documentación de apoyo.

Prescripción

Se suscitó la cuestión de si habían prescrito la reclamación subrogada del Club del RU de pagos a diversos contratistas (incluidas las compañías contratadas para salvar y retirar el buque), la reclamación del Club de indemnización, y reclamaciones de tres Asociaciones de Pesca de Lugarños.

Conforme al artículo 6.1 del Convenio del Fondo de 1971, hay dos maneras para que un demandante pueda impedir que su reclamación prescriba a los efectos del Fondo de 1971, a saber incoando acción contra el Fondo de 1971 o dando notificación al Fondo del proceso respecto a esa reclamación entablado contra el propietario del buque o su asegurador.

El siniestro ocurrió el 23 de julio de 1995 y el propietario del buque comenzó el proceso de limitación el 30 de mayo de 1996. El 22 de agosto de 1996 el Tribunal dio notificación de dicho proceso al Fondo de 1971, a petición del propietario del buque, y el Fondo intervino en el mencionado proceso el 24 de agosto de 1996.

Conforme al artículo 7.6, cada parte en el proceso incoado contra el propietario del buque o su asegurador tendrá derecho, en virtud de la legislación nacional, a notificar dicho proceso al Fondo de 1971. La notificación deberá efectuarse 'de conformidad con las formalidades exigidas por las leyes del tribunal que entiende en el asunto'. La notificación deberá efectuarse con tiempo suficiente y de un modo tal que el Fondo de 1971 haya estado en situación de intervenir efectivamente en el proceso.

El abogado coreano del Fondo de 1971 había expresado la opinión de que, conforme al derecho coreano, la notificación del proceso de limitación al Fondo de 1971 efectuada por el propietario del buque a través del Tribunal el 22 de agosto de 1996 era suficiente para satisfacer los requisitos de los artículos 6.1 y 7.6, y que la reclamación del Club del RU no había prescrito. Tras alguna deliberación, el Comité Ejecutivo decidió en abril de 1999 que la reclamación subrogada del Club del RU fuese considerada como no prescrita.

Tres Asociaciones de Pesca de Lugareños habían presentado reclamaciones por pérdida de ingresos en el proceso de limitación en nombre de sus socios. No habían entablado una acción judicial contra el Fondo de 1971, ni habían comunicado al Fondo la acción contra el propietario del buque. El abogado coreano del Fondo de 1971 había expresado la opinión de que, si bien las tres Asociaciones no habían dado notificación al Fondo de 1971, el hecho de que el propietario del buque hubiese notificado al Fondo el proceso de limitación, y de que el Fondo hubiese intervenido de hecho en este proceso, daría como resultado que los Tribunales coreanos considerasen que las Asociaciones habían cumplido los requisitos conforme al artículo 6.1, y que por consiguiente las reclamaciones no habían prescrito. Señaló también que, a consecuencia de la intervención del Fondo de 1971, el Tribunal aceptó las reclamaciones por las cuantías ofrecidas por el Fondo de 1971 y el propietario del buque/Club del RU. El Comité Ejecutivo decidió que estas reclamaciones fuesen tratadas como no prescritas.

En virtud del artículo 5.1 del Convenio del Fondo de 1971, el propietario del buque/su asegurador tiene derecho al resarcimiento de una parte de la cuantía de limitación en determinadas condiciones. En el caso del *Sea Prince* el resarcimiento asciende a 6,7 millones de DEG (£5,7 millones).

Mientras que pueden presentarse reclamaciones de indemnización en el proceso de limitación conforme al Convenio de responsabilidad civil de 1969, las reclamaciones de resarcimiento no entran en el ámbito de ese Convenio y sólo pueden presentarse contra el Fondo de 1971 en virtud del Convenio del Fondo de 1971. Por lo tanto el Club del RU no podía haber notificado al Fondo de 1971 el proceso contra el propietario del buque y su asegurador en lo concerniente a la reclamación de resarcimiento. No obstante, el artículo 6.1 del Convenio del Fondo de 1971 se refiere también, con respecto al resarcimiento, a la posibilidad de efectuar una notificación conforme al artículo 7.6, que a su vez se refiere a acciones en virtud del Convenio de responsabilidad civil de 1969. El Director había adoptado la opinión de que, basándose en una interpretación razonable del artículo 6.1 y el artículo 7.6, la notificación efectuada por el Club del RU a través del Tribunal había impedido que prescribiese la reclamación, puesto que esta notificación había hecho posible que el Fondo de 1971 interviniese en el proceso y había permitido al Fondo proteger sus intereses respecto a reclamaciones pagadas por el propietario del buque/Club del RU que formaban la base de la reclamación de resarcimiento del Club. El abogado coreano del Fondo de 1971 había concordado con la opinión del Director. El Comité Ejecutivo decidió que la reclamación de resarcimiento del Club del RU se tratase como no prescrita.

YEO MYUNG

(República de Corea, 3 de agosto de 1995)

El siniestro

El buque tanque coreano *Yeo Myung* (138 TRB), cargado con unas 440 toneladas de fueloil pesado, abordó a un remolcador que remolcaba una gabarra de arena cerca de la isla de Kocje (República de Corea). Dos de los tanques de carga del buque quedaron desgarrados y se derramaron unas 40 toneladas de hidrocarburos.

La Policía Marítima inició la limpieza en el mar. La limpieza en tierra fue organizada en un principio por las administraciones locales. Después de una semana se encargó de la limpieza un contratista especializado. El resultado de las operaciones de limpieza fue que se recogieron y eliminaron grandes cantidades de residuos de hidrocarburos.

Reclamaciones de indemnización

Las reclamaciones por operaciones de limpieza de un total de Won 760 millones (£530 000) fueron liquidadas en Won 684 millones (£476 000). Las reclamaciones fueron pagadas en parte por el asegurador P & I del propietario del buque y en parte por el Fondo de 1971.

Empresas locales del sector del turismo a lo largo de las playas afectadas presentaron reclamaciones por un total de Won 2 592 millones (£1,4 millones). Todas las reclamaciones del sector del turismo fueron liquidadas en Won 270 millones (£139 000) y pagadas íntegramente.

Todas las reclamaciones, menos una, del sector de pesquerías fueron liquidadas y pagadas íntegramente en la cuantía de Won 600 millones (£330 000). La reclamación pendiente por Won 335 millones (£183 000) es respecto al propietario de una instalación de jaulas de peces. La reclamación ha sido evaluada por el experto del Fondo de 1971 en Won 459 000 (£250).

Proceso de limitación e investigación de la causa del siniestro

El propietario del buque comenzó un proceso de limitación en el Tribunal de distrito competente. El fondo de limitación fue establecido por el asegurador del propietario del buque mediante pago de la cuantía de limitación de Won 21 millones (£9 200) al Tribunal.

En septiembre de 1999 el Tribunal celebró una audiencia en la que el Fondo de 1971 presentó sus reclamaciones subrogadas contra el fondo de limitación del propietario del buque. A petición del Tribunal, el Fondo de 1971 ha presentado una copia del informe de evaluación del experto del Fondo respecto a la reclamación de pesca pendiente.

YUIL N°1

(República de Corea, 21 de septiembre de 1995)

El siniestro

El buque tanque coreano de cabotaje *Yuil N°1* (1 591 TRB), que transportaba aproximadamente 2 870 toneladas de fueloil pesado, embarrancó en la isla de Namhyeongjedo, frente a Fusán (República de Corea). El buque fue puesto a flote por un remolcador y una unidad de la armada unas seis horas después de la encalladura. Al ser remolcado hacia el puerto de Fusán, el buque se hundió en 70 metros de agua, a diez kilómetros de tierra firme. Se comunicó que tres tanques de carga y la cámara de máquinas sufrieron desgarraduras a consecuencia de la encalladura.

Extracción de los hidrocarburos del buque naufragado

En 1997 el Instituto Coreano de Investigación de Buques e Ingeniería Naval presentó un informe de un reconocimiento del *Yuil N°1*. En el informe se declaraba que algunos tanques todavía contenían hidrocarburos, que la corrosión del forro exterior del casco averiado ocasionaría la fuga de hidrocarburos del buque naufragado dentro de un plazo de diez años, y que por consiguiente debía realizarse lo antes posible la extracción de los hidrocarburos restantes.

A petición del Gobierno coreano, un experto de una firma londinense de inspectores de marina contratado por el Fondo de 1971 participó en deliberaciones sobre el método más apropiado a utilizar para extraer los hidrocarburos del *Yuil N°1* y el *Osung N°3* (véase también página 105). El Director informó a las autoridades coreanas que el Fondo de 1971 estaba de acuerdo en que los hidrocarburos fuesen extraídos de ambos buques naufragados lo antes posible.

Se concertó un contrato en mayo de 1998 entre la Corporación Coreana de Respuesta a la Contaminación Marina (KMPRC) y una compañía holandesa de salvamento (Smit Tak BV) para la extracción de los hidrocarburos de ambos buques naufragados. Con arreglo al contrato, serían extraídos primero los hidrocarburos del *Yuil N°1* y luego los del *Osung N°3*.

La operación de recuperar los hidrocarburos del *Yuil N°1* comenzó en junio de 1998 y concluyó en agosto de 1998. Se recuperaron unos 670 m³ de petróleo de los tanques del *Yuil N°1*. Los expertos contratados por el Fondo de 1971 asistieron a toda la operación en calidad de observadores.

Nivel de pagos

En vista de la incertidumbre respecto a la cuantía total de las reclamaciones surgidas del siniestro del *Yuil N°1*, el Comité Ejecutivo hubo de decidir en 1995 que los pagos del Fondo de 1971 se limitasen por el momento al 60% de los daños reconocidos sufridos por cada demandante. En septiembre de 1998 los pagos del Fondo de 1971 se aumentaron al 100% de cada reclamación reconocida.

Reclamaciones de indemnización

Operación de extracción del petróleo

La KMPRC presentó 11 reclamaciones por un total de Won 13 765 millones (£7,5 millones), respecto de las operaciones para extraer el petróleo del *Yuil N°1* y el *Osung N°3* (véase página 105). Estas reclamaciones se referían a las cuantías pagadas, conforme al contrato de extracción de hidrocarburos, al salvador que realizaba las operaciones y a los costos incurridos por la KMPRC por su participación en las operaciones en términos de personal, gabarras, remolcadores, otras unidades móviles, servicios de ingeniería y apoyo general. Los costos relativos a ambas operaciones, tales como los de movilizar unidades y equipo, fueron prorrateados a partes iguales entre los dos casos.

Las reclamaciones de la KMPRC en relación con la operación del *Yuil N°1* fueron liquidadas en un total de Won 6 824 millones (£3,2 millones). Las reclamaciones fueron pagadas íntegramente por el Fondo de 1971.

Otras reclamaciones

Todas las reclamaciones respecto a limpieza surgidas del siniestro han sido liquidadas por un total de Won 12 393 millones (£8,5 millones). El asegurador del propietario del buque, la Standard Steamship Owners' Protection & Indemnity Association (Bermuda) Limited (el Club de Standard), pagó íntegramente algunas de estas reclamaciones, y el Fondo de 1971 reembolsó el 60% de estos pagos al Club. El Fondo de 1971 reembolsará al Club de Standard el saldo de 40% de estos pagos menos la cuantía de limitación del propietario del buque, una vez que dicha cuantía haya sido determinada en la moneda Won.

Se han liquidado reclamaciones de pesquerías por un total de Won 22 359 millones (£12,2 millones) en la suma de Won 5 391 millones (£2,8 millones). Aún no se han liquidado reclamaciones de pesquerías por un total de Won 25 031 millones (£13,7 millones), que han sido evaluadas por los expertos del Fondo en Won 272 millones (£149 000). Estas reclamaciones han sido presentadas en el Tribunal por una cuantía reducida de Won 11 881 millones (£6,5 millones). También han sido presentadas nuevas reclamaciones por un total de Won 2 448 millones (£1,3 millones) ante el Tribunal, pero todavía no han sido evaluadas por los expertos del Fondo.

Proceso de limitación

El propietario del buque comenzó un proceso de limitación en el Tribunal de Distrito de Fusán en abril de 1996. La cuantía de limitación aplicable al *Yuil N°1* se calcula en Won 250 millones (£137 000).

Cooperativas de pesca presentaron al Tribunal reclamaciones por un total de Won 60 000 millones (£33 millones).

En una audiencia del Tribunal celebrada en octubre de 1996, un administrador designado por el Tribunal formuló una opinión en el sentido de que no había pruebas suficientes para permitirle hacer una evaluación de las reclamaciones de pesquerías. No obstante, manifestó que, como estaba obligado a presentar al Tribunal una opinión sobre la evaluación, proponía que el Tribunal aceptase como razonable un tercio de las cuantías reclamadas.

En noviembre de 1997 el Tribunal decidió adoptar la propuesta del administrador de aceptar un tercio de las cuantías reclamadas como daños y perjuicios a la pesca. El Fondo de 1971 ha presentado disconformidad con la decisión del Tribunal.

Investigación de la causa del siniestro y recurso judicial

El Organismo Coreano de Investigación de Accidentes Marítimos (MAIA) llevó a cabo una investigación de la causa del siniestro. La investigación reveló que la encalladura inicial fue ocasionada porque el capitán del *Yuil N°1* había escogido navegar por un paso estrecho y peligroso entre dos islas, con el resultado de que el buque embarrancó en una isleta rocosa.

El asegurador del casco del *Yuil N°1* entabló acción judicial en la República de Corea contra el Gobierno coreano y el propietario del remolcador respecto a negligencia durante la operación de puesta a flote y remolque, a los efectos de recuperar la cuantía que había pagado por los daños al casco (Won 1 173 millones o £642 000). El Tribunal de primera instancia dictó su sentencia en agosto de 1997, rechazando la acción del asegurador. El asegurador del casco apeló contra la sentencia, pero el Tribunal de Apelación refrendó la postura del Tribunal de primera instancia de que no hubo negligencia por parte del remolcador o unidad de la armada durante las operaciones y confirmó el rechazo de la reclamación del asegurador del casco.

Habida cuenta de los resultados de la investigación sobre la causa del siniestro, el Comité Ejecutivo decidió en octubre de 1997 que no existían razones por las que el Fondo de 1971 pudiese oponerse al derecho del propietario del buque a limitar su responsabilidad. En vista de la sentencia del Tribunal de Apelación, el Comité Ejecutivo decidió además en octubre de 1998 que no existían razones por las que el Fondo de 1971 pudiese entablar con éxito una acción de recurso contra terceros.

HONAM SAPPHIRE

(República de Corea, 17 de noviembre de 1995)

Durante las maniobras de atraque en la terminal de hidrocarburos de Yosu (República de Corea), el buque tanque panameño completamente cargado *Honam Sapphire* (142 488 TRB) chocó contra una defensa, perforando un tanque. Una cantidad desconocida de petróleo crudo pesado escapó del tanque averiado. Los hidrocarburos derramados fueron a la deriva hacia el sur y contaminaron las orillas hasta 30 kilómetros de distancia, y también se produjo un ligero efecto sobre una isla a 50 kilómetros del lugar del siniestro.

Las operaciones de limpieza en el mar fueron dirigidas por la Policía Marítima. Las repercusiones en tierra fueron relativamente ligeras en la mayoría de las zonas, y las operaciones de limpieza en la orilla quedaron concluidas en muchas zonas a principios de enero de 1996, si bien en las zonas más contaminadas las operaciones continuaron hasta marzo de 1996.

Diversas administraciones y contratistas locales presentaron reclamaciones de costos de limpieza por una cuantía total de Won 9 727 millones (£5,3 millones). Se presentaron reclamaciones relacionadas con la pesca por un total de Won 49 115 millones (£27 millones).

Todas las reclamaciones menos una han sido liquidadas por el propietario del buque/asegurador por un total de US\$13,5 millones (£8,4 millones). La reclamación pendiente es por costos de US\$1 millón (£620 000) para estudios medioambientales posteriores al derrame relativos a los dos siniestros, del *Honam Sapphire* y del *Sea Prince*.

La cuantía de limitación aplicable al *Honam Sapphire* es 14 millones de DEG (£12 millones). Por lo tanto no se pedirá al Fondo de 1971 que efectúe pagos respecto a este siniestro.

SEA EMPRESS

(Reino Unido, 15 de febrero de 1996)

El siniestro

El buque tanque de bandera liberiana *Sea Empress* (77 356 TRB), que iba cargado con más de 130 000 toneladas de petróleo crudo, encalló a la entrada de Milford Haven, en el sudoeste de Gales (Reino Unido) el 15 de febrero de 1996, de lo que resultó una pérdida inicial en torno a 2 000 toneladas de petróleo crudo. Aunque puesto a flote rápidamente, el petrolero encalló varias veces durante el mal tiempo persistente. El 21 de febrero, el buque fue puesto a flote y acostado a un pantalán dentro del puerto, donde se descargaron las restantes 58 000 toneladas de carga. Se calculó que, en total, aproximadamente 72 000 toneladas de petróleo crudo y 360 toneladas de fueloil pesado escaparon a consecuencia del siniestro.

Se realizaron operaciones de limpieza en tierra en las zonas afectadas del sudoeste de Gales. Algunas bolas de alquitrán llegaron hasta la República de Irlanda, y se realizó una limpieza limitada de las playas afectadas.

Se impuso una veda temporal de pesca respecto a determinadas zonas afectadas por el derrame de hidrocarburos.

Tramitación de reclamaciones

El asegurador del propietario del buque, Assuranceföreningen Skuld (Club de Skuld), y el Fondo de 1971 establecieron en común una Oficina de Tramitación de Reclamaciones en Milford Haven para recibir y evaluar reclamaciones y hacerlas llegar al Club de Skuld y al Fondo para su examen y aprobación.

En vista de las relativamente pocas reclamaciones pendientes, la Oficina de Tramitación de Reclamaciones cerró al público en febrero de 1998.



*Sea Empress – rasera en funcionamiento
(fotografía: FIDAC)*

Reclamaciones de indemnización

Situación general

Al 31 de diciembre de 1999, 1 034 demandantes habían presentado reclamaciones de indemnización por un total de £46 millones. Se han efectuado pagos a 779 demandantes, por un total de £16,3 millones, de los cuales £6,9 millones fueron pagados por el Club de Skuld y £9,4 millones por el Fondo de 1971. Se han aprobado reclamaciones por otras £950 000, pero las tasaciones no han sido aceptadas por los demandantes.

Varias reclamaciones importantes respecto de las cuales no se han ultimado las tasaciones se relacionan con las operaciones de limpieza, esto es reclamaciones de la Dependencia de Contención de la Contaminación del Mar (MPCU) del Departamento de Transporte del Reino Unido, el Organismo del Medio Ambiente, la Conferencia Permanente de Milford Haven, la Elf UK Oil Ltd y la Texaco. Se están haciendo adelantos con respecto a la mayoría de estas reclamaciones, y se espera que las más sean liquidadas extrajudicialmente.

En el transcurso de 1999, el Comité Ejecutivo tomó decisiones sobre la admisibilidad de determinadas reclamaciones.

Reclamación de clubes y asociaciones de pesca con caña y propietarios particulares de derechos de pesca

El 11 de febrero de 1999 se incoaron acciones judiciales respecto a seis asociaciones de pesca con caña, dos clubes de pesca con caña, y dos propietarios particulares de derechos de pesca, contra el propietario del buque y el Club de Skuld, pero dichas acciones no fueron notificadas al

Fondo de 1971 hasta el 2 de marzo de 1999, esto es mucho después del tercer aniversario del siniestro. El Comité Ejecutivo decidió que estas reclamaciones no habían prescrito, ya que los demandantes no habían sufrido daños debidos a la contaminación hasta la veda de la pesca fluvial por Orden Parlamentaria de 19 de marzo de 1996, que surtió efecto el 20 de marzo de 1996.

Reclamación de un cuerpo de bomberos comarcal

Un cuerpo de bomberos comarcal presentó una reclamación de £150 000 por gastos incurridos en la prestación de servicios de lucha contra incendios durante las operaciones de salvamento del *Sea Empress*. La intervención de los bomberos en la operación se refería a dos fases distintas, la primera mientras el *Sea Empress* estaba embarrancado frente a la entrada del Puerto de Milford Haven y la segunda cuando estaba acostado al pantalán dentro del puerto de Milford Haven.

El Comité Ejecutivo decidió que las operaciones de los bomberos habían tenido una doble finalidad, esto es tanto el prevenir daños debidos a la contaminación como el proteger la vida del personal que intervenía en las operaciones de salvamento. Por esta razón el Comité fue del parecer que los costos de estas operaciones debían prorratearse entre la prevención de la contaminación y otras actividades y que, comoquiera que no existía una base precisa para formular tal prorrateo, los costos debían prorratearse a partes iguales.

El Comité Ejecutivo subrayó que habría que decidir caso por caso en qué medida serían admisibles las reclamaciones con doble finalidad, teniendo en cuenta las circunstancias concretas de cada operación.

Reclamaciones relativas a pérdidas vinculadas al cierre del puerto o restricción de los movimientos de los buques

El Comité Ejecutivo examinó cinco reclamaciones por pérdidas supuestamente sufridas a consecuencia del cierre del puerto o restricción de los movimientos de los buques. Entre ellas se contaban reclamaciones de fletadores de viajes por sobrestadías pagadas a propietarios de buques, una reclamación de un propietario de buque que sólo había podido recobrar sobrestadías de su fletador a la mitad de la tarifa normal, y una reclamación de un fletador por tiempo, para la recuperación del alquiler pagado por el tiempo perdido debido al retraso en zarpar el buque por el fletado. El Comité opinó que las pérdidas supuestas no fueron causadas por la contaminación, ni por las medidas preventivas, ya que fueron resultado de una decisión de la Autoridad Portuaria adoptada para la seguridad de la navegación. Por tal razón el Comité rechazó estas reclamaciones.

El Comité manifestó que, si bien estas reclamaciones concretas fueron desestimadas debido a que el cierre del puerto y las restricciones del tráfico se basaban en consideraciones de seguridad, las reclamaciones de ese tipo pudieran ser admisibles en otros casos si el cierre o las restricciones del tráfico fuesen exigidos por las operaciones de limpieza, con tal que hubiese un grado razonable de proximidad entre la pérdida y la contaminación surgida del siniestro.

El Comité Ejecutivo examinó asimismo una reclamación de Elf UK Oil Ltd ('Elf') compuesta de diversos elementos. El Comité opinó que las partidas de la reclamación de Elf relativas a sobrestadías, subfletamento y fletamento de buques, demoras en las entregas de petróleo crudo y reducción de la producción de la refinería, eran pérdidas debidas al cierre del puerto y restricciones del tráfico. El Comité decidió por lo tanto desestimar estos conceptos por las mismas razones que las reclamaciones a que se hace referencia más arriba. En lo que se refiere a la partida relativa al costo adicional de fletar un buque de doble casco a una tarifa con prima, el Comité Ejecutivo opinó que no se podía considerar que estos costos entrasen en la definición de 'daños debidos a la contaminación', y rechazó este concepto.

El Comité examinó asimismo la reclamación de Elf del costo de preparar el buque tanque *Star Bergen*, para permitirle ser utilizado en el alijo de emergencia del *Sea Empress*. El Comité decidió que esta partida se refería a operaciones con doble finalidad, de salvamento y prevención de la contaminación, y que el 50% de los costos debían ser considerados admisibles en principio.

El Comité Ejecutivo destacó que el costo de las operaciones de doble finalidad no debía ser automáticamente prorrateado entre las medidas de salvamento y preventivas a partes iguales, sino que el prorrateo debía basarse en un examen caso por caso.

Acción judicial contra el Fondo de 1971

Se ha incoado acción judicial respecto a la mayoría de aquellas reclamaciones en que no se había alcanzado acuerdo antes de expirar el plazo trienal de prescripción, o sea el 15 de febrero de 1999, o poco después.

Se dictaron autos contra el propietario del buque, el Club de Skuld y el Fondo de 1971 respecto a 194 demandantes. Llegado el 31 de diciembre de 1999, se habían alcanzado acuerdos sobre las cuantías admisibles respecto a 25 reclamaciones.

Ciento diecinueve demandantes, todos ellos representados por una firma de liquidación de siniestros, han entablado acción judicial. Los liquidadores de siniestros han facilitado una lista esbozando la indole de cada reclamación, que indica que 78 reclamaciones (por un total de £415 000) se refieren solamente a honorarios por la labor realizada por los liquidadores de siniestros. Ocho de estas reclamaciones, por un total de £29 000, han sido objeto de acuerdo a un total de £3 240. Las 70 reclamaciones restantes están siendo revaluadas, habida cuenta de los datos facilitados recientemente por los liquidadores de siniestros.

De los restantes 41 demandantes, 40 no aceptaron las cuantías de indemnización originalmente ofrecidas por el Club de Skuld y el Fondo de 1971, o bien no han facilitado suficiente información en apoyo de sus reclamaciones. A un demandante, una compañía de comercialización de mariscos en Cornualles, el Comité Ejecutivo le rechazó la reclamación por motivo de que dicha reclamación no cumplía el criterio de grado razonable de proximidad.

Proceso de limitación

En abril de 1999 al propietario del buque y su asegurador se les otorgó, por el Tribunal del Almirantazgo, un decreto limitando su responsabilidad en virtud de las disposiciones pertinentes de la legislación del Reino Unido a 8 825 686 DEG (£7,5 millones). El decreto exigía que todas las reclamaciones fuesen presentadas antes del 18 de noviembre de 1999. La mayoría de los demandantes que han diligenciado procedimientos para proteger su reclamación contra la prescripción, también han presentado reclamaciones en la acción de limitación.

El Fondo de 1971 solicitó que los procedimientos contra él fuesen suspendidos hasta que concluyesen los procedimientos limitación.

Investigaciones sobre la causa del siniestro y recurso judicial

La Sección de Investigación de Accidentes Marítimos (MAIB) del Departamento de Transporte del Reino Unido, realizó una investigación sobre el siniestro del *Sea Empress*. La finalidad de la investigación era determinar las circunstancias y causas del siniestro, con objeto de mejorar la seguridad de la vida humana en el mar y evitar accidentes en lo sucesivo. El informe de la investigación no trataba de repartir responsabilidad o culpa, excepto en la medida necesaria para lograr la finalidad fundamental. El informe de la MAIB concluyó que la causa de la encalladura

inicial fue un error del práctico, y que ello se debió en parte a la formación y experiencia insuficientes en el practica de grandes buques tanque.

El Comisario de Asuntos Marítimos de la República de Liberia publicó asimismo un informe de la investigación acerca de la encalladura del *Sea Empress*. El informe concluyó que la encalladura había ocurrido por error del práctico y porque no existían suficientes procedimientos de control por parte de las autoridades portuarias/de practica.

El Organismo del Medio Ambiente del Reino Unido abrió enjuiciamiento penal contra dos demandados, a saber la Autoridad Portuaria de Milford Haven (MHPA) y la Capitanía del Puerto en Milford Haven en el momento del siniestro. Ambos demandados eran acusados de ser causa de que penetrasen en aguas controladas materias contaminantes, a saber petróleo crudo y combustible, en contravención de la Sección 85(1) de la Ley de Recursos Hídricos de 1991, y que la descarga de petróleo crudo y combustible suponía un perjuicio público. Más concretamente, la acusación alegó que la MHPA no había cumplido los deberes a que le obliga la Ley de Conservación de Milford Haven de 1983, de regular adecuadamente la navegación en la ría y de prevenir o reducir como es debido el riesgo de descarga de hidrocarburos, regulando o administrando insuficientemente la navegación y/o practica de grandes petroleros de gran calado. Se alegó también que, de conformidad con la Ley de Practica de 1987, la MHPA no había brindado los servicios de practica pertinentes para la ría en el sentido de que ocasionó que un práctico con formación y titulación insuficientes desempeñase una acción de practica, solo, en el *Sea Empress*, poniendo en peligro con ello el medio marino y costero, y representando un peligro para la seguridad pública. Se acusó a la Capitanía del Puerto de no cumplir su deber de controlar y regular sin riesgo el tráfico marítimo a la entrada del puerto y dentro del mismo.

En la inauguración del proceso penal en enero de 1999, la Capitanía del Puerto se declaró inocente, y el alegato fue aceptado por el Organismo del Medio Ambiente. La MHPA se declaró culpable de la acusación conforme a la Ley de Recursos Hídricos de 1991 de ocasionar o permitir que penetrasen en aguas controladas materias contaminantes, a saber petróleo crudo y combustible, cuya pena es prisión por una duración no superior a dos años, o multa, o ambas cosas. La Autoridad Portuaria se declaró inocente de todos los demás cargos. Los alegatos fueron aceptados por el Organismo del Medio Ambiente. A consecuencia de los alegatos, no tuvo lugar el proceso completo. El Tribunal sentenció a la MHPA a pagar una multa de £4 millones y a abonar £825 000 como contribución a los costos del enjuiciamiento. La Autoridad Portuaria ha apelado contra esta sentencia.

En octubre de 1999 el Comité Ejecutivo consideró si el Fondo de 1971 debía recurrir contra diversos terceros para recobrar la cuantía pagada por el Fondo en concepto de indemnización a consecuencia del siniestro del *Sea Empress*. La política del Fondo de 1971 respecto al recurso judicial estipulada por la Asamblea y el Comité Ejecutivo puede resumirse como sigue. El Fondo de 1971 debe recurrir siempre que sea pertinente y considerar en cada caso si fuese posible recuperar, del propietario del buque o de otras partes, cualesquiera cuantías pagadas por él a las víctimas sobre la base de la legislación nacional aplicable. Toda decisión del Fondo de 1971 sobre si entablar o no tal recurso deberá adoptarse caso por caso habida cuenta de la perspectiva de éxito en el marco del sistema jurídico en cuestión.

La delegación observadora del Reino Unido manifestó que era importante anotar que la acusación de la que la MHPA se había declarado culpable era un delito de responsabilidad objetiva en virtud de la Ley de Recursos Hídricos de 1991. El Comité tomó nota de la declaración del Director en el sentido de que se había expresado alguna duda sobre si este delito era de responsabilidad objetiva solamente.

El asesoramiento jurídico dado al Fondo de 1971 indicaba que el fundamento de un recurso contra la MHPA sería que, en tanto que autoridad portuaria y autoridad de practicaje, la MHPA contravenía tanto el derecho consuetudinario como las obligaciones legales (en virtud de la Ley de Conservación de Milford Haven de 1983 y la Ley de Practicaje de 1987). Habiendo examinado los informes de la MATB y del Comisario de Asuntos Marítimos de Liberia sobre la causa del siniestro, y las opiniones de varios expertos técnicos, los asesores jurídicos del Fondo de 1971 consideraron que los niveles de formación y autorización de los prácticos de Milford Haven, así como el sistema de clasificación de los buques para la finalidad de la asignación de prácticos, eran inadecuados, y que era probable que la limitada experiencia de este práctico concreto en pilotar buques tanque de este tamaño condujo a su error, que a su vez ocasionó la embarrancadura. En opinión de los asesores jurídicos, parecía existir una perspectiva realista de argumentar con éxito que la embarrancadura inicial no habría ocurrido si el sistema de radar de Milford Haven – que se había averiado algún tiempo antes de la embarrancadura – hubiera estado plenamente en funcionamiento, y si hubiera estado funcionando un sistema razonable de tráfico marítimo. Una reclamación presentada por el Fondo de 1971 contra la MHPA se basaría en que el Fondo de 1971 había adquirido por subrogación los derechos de aquellas víctimas de contaminación por hidrocarburos a quienes ha efectuado pagos de indemnización. Los asesores jurídicos del Fondo de 1971 consideraron que había buenas perspectivas de dejar sentado que la MHPA estaba en contravención negligente de su obligación en relación con la navegación segura dentro de la ría y sus accesos, y que existía el necesario nexo causal entre las contravenciones y el siniestro.

El Comité Ejecutivo decidió que el Fondo de 1971 debía recurrir contra la MHPA.

El Comité Ejecutivo consideró asimismo si sería apropiado recurrir contra diversas personas involucradas en el siniestro, a saber el práctico, su patronal la MPCU, el Organismo de Guardacostas y los salvadores.

Debido a las disposiciones de encauzamiento de la Ley de la Marina Mercante del Reino Unido de 1995 que implantó el Convenio de responsabilidad civil de 1969, que impiden la acción de indemnización contra salvadores, y la situación del práctico y su empleador con arreglo a las leyes de Inglaterra y Gales, el Comité decidió que no tendría objeto recurrir contra estas partes. Asimismo el Comité opinó que no había pruebas de negligencia por parte de la MPCU o el Organismo de Guardacostas que justificasen la acción de recurso contra ellos.

KRITI SEA

(Grecia, 9 de agosto de 1996)

El buque tanque griego *Kriti Sea* (62 678 TRB) derramó 20 - 50 toneladas de crudos ligeros de Arabia al descargar en una terminal de hidrocarburos en el puerto de Agioi Theodori (Grecia) a unos 40 kilómetros al oeste del Pireo. Quedaron embadurnadas de petróleo costas rocosas y tramos de playa, siete piscifactorías fueron afectadas, y los cascos de embarcaciones de recreo y buques de pesca de la zona quedaron manchados de petróleo.

Fueron emprendidas operaciones de limpieza por el personal de la terminal y por los contratistas contratados por el propietario del buque, el Ministerio de la Marina Mercante y las administraciones locales.

La cuantía de limitación aplicable al *Kriti Sea* se calcula en Drs 2 241 millones (£4,2 millones). El propietario del buque estableció el fondo de limitación en diciembre de 1996 mediante garantía bancaria.

Se notificaron reclamaciones por un total de Drs 4 054 millones (£7,6 millones) al propietario del buque y su asegurador P & I, la United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Ltd (Club del RU), y al administrador designado por el Tribunal para examinar reclamaciones contra el fondo de limitación. El administrador informó sobre su examen de las reclamaciones en marzo de 1999. La cuantía total de las reclamaciones aceptadas por el administrador fue de Drs 1 130 millones (£2,1 millones).

Los expertos contratados por el Club del RU y el Fondo de 1971 no están de acuerdo acerca de varias evaluaciones realizadas por el administrador. Se han presentado apelaciones en el tribunal por el propietario del buque, el Club y el Fondo de 1971 respecto a esas reclamaciones.

Una serie de demandantes han apelado contra la decisión del administrador, y las cuantías indicadas en las apelaciones son de un total de Drs 2 680 millones (£5 millones).

Se previó una audiencia sobre las apelaciones para el 16 de diciembre de 1999, pero dicha audiencia fue aplazada.

En octubre de 1999 el propietario del buque y su asegurador presentaron un mandamiento al Fondo de 1971 con respecto a reclamaciones superiores al fondo de limitación del propietario del buque, así como una reclamación por resarcimiento en la cuantía de Drs 556 millones (£1 millón).

Nº1 YUNG JUNG

(República de Corea, 15 de agosto de 1996)

El siniestro

Cuando la gabarra coreana de navegación marítima *Nº1 Yung Jung* (560 TRB) se abrigaba de un tifón que se avecinaba en un muelle del puerto de Fusán (República de Corea), la gabarra encalló en un peñasco sumergido que no figuraba en la carta náutica. Como consecuencia, aproximadamente 28 toneladas de fueloil medio se derramaron en el mar. Se realizaron operaciones de limpieza por contratistas contratados por el propietario del buque. Los restos del naufragio del *Nº1 Yung Jung* fueron retirados y los hidrocarburos restantes fueron transbordados a otro buque.

El *Nº1 Yung Jung* no estaba inscrito en ningún Club P & I, pero tenía seguro de responsabilidad civil de US\$1 millón (£620 000) por siniestro.

Reclamaciones de indemnización

Todas las reclamaciones de indemnización surgidas del siniestro han sido liquidadas por una cuantía total de Won 743 millones (£400 000).

Algunas de las reclamaciones fueron pagadas por el Fondo de 1971 y algunas por el asegurador del propietario del buque. En septiembre de 1998 el Fondo de 1971 pagó la suma de £262 373 (equivalentes a Won 615 millones) al asegurador, correspondiente a la cuantía que el asegurador había pagado en exceso de la cuantía de limitación aplicable al *Nº1 Yung Jung* (incluidos intereses). El Fondo de 1971 pagó también el resarcimiento del propietario del buque, con arreglo al artículo 5.1 del Convenio del Fondo de 1971, de Won 28 millones (£15 000).

Proceso de limitación

El propietario del buque comenzó proceso de limitación en agosto 1997. El asegurador del propietario del buque presentó al Tribunal una carta de garantía por la cuantía de limitación. En mayo de 1998 el Tribunal de Distrito de Fusán determinó la cuantía de limitación aplicable al *Nº1 Yung Jung* en Won 122 millones (£67 000).

Investigación sobre la causa del siniestro

Las autoridades coreanas no realizaron una investigación sobre la causa del siniestro.

En un proceso penal, el capitán del *Nº1 Yung Jung* fue condenado a prisión por seis meses (suspendido durante un año) por haber causado por negligencia contaminación por hidrocarburos.

Cuestión de recuperación

Se ha suscitado la cuestión de si el Fondo de 1971 debe presentar una reclamación a la República de Corea para la recuperación de las cuantías pagadas por el Fondo en concepto de indemnización. La cuestión fue examinada por el Comité Ejecutivo en sus sesiones de abril y octubre de 1999.

Los hechos

Como queda expuesto más arriba, el *Nº1 Yung Jung*, que tenía un calado de 3,6 metros, encalló en una roca de granito sumergida que no figuraba en las cartas. Los buzos contratados por el propietario del buque hallaron que el peñasco sobresalía unos 1,5 metros del fondo y estaba exento de algas, y concluyeron que no formaba parte del fondo marino, sino que había sido colocado allí recientemente. Parece que la policía marítima y el fiscal no investigaron por qué la roca yacía en el fondo del mar. En el proceso penal incoado contra el capitán, el Tribunal no abordó la cuestión, pero juzgó que la máxima profundidad del agua cerca del muelle era solamente de tres metros con la marea baja, y que el capitán debía haber comprobado la profundidad para cerciorarse de que el barco se podía acostar sin riesgo al muelle.

El uso del muelle en cuestión estaba limitado a buques de carga seca de menos de 1 000 tpm, y estas restricciones habían sido publicadas en el reglamento de funcionamiento de las instalaciones de atraque del puerto de Fusán. No habían sido publicadas restricciones respecto al calado de los buques de carga seca en el puesto de atraque. Un buque de carga seca con el mismo calado que el *Nº1 Yung Jung* (o sea 3,6 metros) habría encallado en la roca en cuestión. El uso del muelle estaba limitado a buques de carga seca porque no existían instalaciones de lucha contra incendios en dicho muelle.

Postura del Fondo de 1971

El abogado coreano del Fondo de 1971 ha informado al Fondo que, conforme a una sentencia del Tribunal Supremo de Corea, la República de Corea no tiene responsabilidad frente a terceros por los daños que se pudieran ocasionar a consecuencia de una carta náutica defectuosa. No obstante, si la roca no formaba parte natural del fondo marino sino que había sido colocada allí, la situación jurídica era en su opinión diferente, ya que se consideraría que existía un defecto en las 'instalaciones o estructuras públicas'. El abogado ha declarado que, si existía un defecto en las instalaciones o estructuras públicas pertenecientes a, o administradas por, la República de Corea, dicha República tenía, en virtud del artículo 5 de la Ley de Indemnización del Estado Coreano, responsabilidad objetiva por los daños que se pudieran derivar del mismo.

En el momento del siniestro, el muelle era propiedad de la República de Corea, y era administrado por la Oficina Regional de Asuntos Marítimos y Pesquerías de Fusán, que es una oficina gubernamental coreana. En opinión del abogado coreano del Fondo de 1971, el muelle estaba comprendido, por consiguiente, dentro de la definición de 'instalaciones y estructuras públicas' estipulada en la Ley de Indemnización del Estado Coreano. Ha expresado la opinión de que la República de Corea era responsable ante el asegurador del propietario del buque y el Fondo de 1971, que habían adquirido por subrogación los derechos de las víctimas de los daños debidos a la contaminación por hidrocarburos, de todo pago que el asegurador y el Fondo hubiesen efectuado a esas víctimas.

Postura del Gobierno Coreano

El Gobierno Coreano ha considerado que el Fondo de 1971 no tenía un recurso válido de reclamación contra él, toda vez que la causa del siniestro no era un defecto en el montaje o mantenimiento de una instalación o estructura pública propiedad del Gobierno, sino la negligencia grave del propietario del buque que había usado las instalaciones ilegalmente en una zona donde no se permitían petroleros, sin dar aviso a, ni obtener permiso de, la Autoridad Portuaria, y sin prestar consideración plena a los posibles efectos del tiempo y la marea. El Gobierno Coreano ha sostenido además que, comoquiera que el artículo 4.3 del Convenio del Fondo de 1971 impide la reducción de la indemnización a un demandante que ha adoptado medidas preventivas por motivo de negligencia contribuyente, el Fondo de 1971 no podía promover una demanda de recurso contra el Gobierno Coreano por cualesquiera pagos que el Fondo haya efectuado con respecto a las medidas preventivas. El Gobierno Coreano ha expresado la opinión de que él mismo podía haber llevado a cabo las medidas preventivas, que otras personas que llevaban a cabo las operaciones sólo lo hacían con el permiso del Gobierno, y que por lo tanto las operaciones debían considerarse como realizadas por el Gobierno Coreano. El Gobierno manifestó asimismo que un recurso por parte del Fondo de 1971 era contrario al espíritu del Convenio del Fondo de 1971.

Procedimiento para reclamar indemnización

Conforme a la Ley de Indemnización del Estado Coreano, toda reclamación contra el Gobierno Coreano ha de presentarse primero al Comité Regional de Indemnización competente, dentro del plazo de tres años a partir de la fecha del siniestro, esto es antes del 15 de agosto de 1999. La presentación de una reclamación al Comité tiene el efecto de impedir que dicha reclamación prescriba. El Fondo de 1971 presentó su reclamación el 9 de agosto de 1999.

Examen por el Comité Ejecutivo

Durante las deliberaciones en el Comité Ejecutivo, el Director expresó la opinión de que el Gobierno Coreano no podía haber sido demandante, puesto que dicho Gobierno no incurrió en los costos de las operaciones de limpieza y medidas preventivas (excepto en lo que se refiere a las operaciones realizadas por la Policía Marítima de Fusán), de que, si el Gobierno Coreano hubiese llevado a cabo las operaciones por su cuenta, habría tenido derecho a reclamar indemnización, y de que otro tanto hubiera sucedido si el Gobierno hubiese contratado a contratistas para realizar las operaciones y hubiese pagado a dichos contratistas. Sin embargo, este no era el caso con respecto al siniestro del *Nº1 Yung Jung*.

El Comité Ejecutivo encargó al Director que explorase con el Gobierno Coreano si la Comisión de Indemnización podía aplazar su examen de la reclamación del Fondo de 1971, a fin de dar al Comité más tiempo para el examen de las cuestiones importantes en juego. El Comité encargó además al Director que diese curso a la reclamación del Fondo de 1971 contra el Gobierno Coreano, si la Comisión de Indemnización no estuviese de acuerdo con un aplazamiento.

En noviembre de 1999 el Comité de Indemnización estuvo de acuerdo con aplazar su examen de la reclamación del Fondo de 1971.

NAKHODKA

(Japón, 2 de enero de 1997)

El siniestro

El buque tanque ruso *Nakhodka* (13 159 TRB), que transportaba 19 000 toneladas de fueloil medio, se partió en dos secciones a unos 100 kilómetros al nordeste de las islas Oki (Japón), a consecuencia de lo cual se derramaron unas 6 200 toneladas de hidrocarburos. La sección de popa

se hundió poco después del siniestro, con unas 10 000 toneladas estimadas de carga a bordo. La sección de proa volcada, que tal vez contenía hasta 2 800 toneladas de carga, fue a la deriva hacia la costa y encalló en las rocas a unos 200 metros de la orilla, cerca de la ciudad de Mikuni en la Prefectura de Fukui. Tras la encalladura, escapó una cantidad sustancial de hidrocarburos, causando una fuerte contaminación de la orilla adyacente.

La sección de popa descansa a una profundidad de 2 500 metros, a unos 140 kilómetros de la costa más cercana, pero no se considera como un peligro significativo para los recursos costeros.

La operación de extraer los hidrocarburos de la sección de proa concluyó en febrero de 1997. En total se extrajeron unos 2 830 m³ de mezcla de hidrocarburos/agua. Las autoridades japonesas ordenaron simultáneamente la construcción de una calzada temporal de 175 metros de largo que, con una gran grúa, permitiría la remoción de los hidrocarburos por carretera. Sin embargo, esta opción sólo fue utilizada para extraer los últimos 380 m³ de mezcla de hidrocarburos/agua. La calzada fue posteriormente desmantelada y retirada. En mayo de 1997 una compañía de salvamento contratada por el propietario del buque retiró la sección de proa del *Nakhodka*, cargándola en una gabarra y transportándola a un parque de desguace.

Operaciones de limpieza

Aunque buena parte de los hidrocarburos que se perdieron cuando el buque se partió, se dispersaron de modo natural en el mar, varios cientos de toneladas de emulsión fueron a parar a diversos lugares a una distancia de más de 1 000 kilómetros que abarcaba diez prefecturas.



Nakhodka – playa fuertemente contaminada por hidrocarburos
(fotografía: General Marine Surveyors)

Situación de las reclamaciones al 31 de diciembre de 1999

Clase de reclamaciones		Reclamaciones presentadas			Reclamaciones pagadas		
		Número	Cuantía		Número	Cuantía	
			US\$ ^{<1>}	Yen (millones)		US\$ ^{<1>}	Yen (millones)
Cortos de limpieza	(a) JMDPC	- Operaciones realizadas por el JMDPC	1		268	1	<2> 50
	(b)	- Contratistas a las ordenes del JMDPC	55		8 047	55	<3> 3 974
	(c)	- Asociaciones Cooperativas de Pesca	1		2 746	1	<3> 1 605
	(d)	Organismos Estatales Japoneses	11		1 519	0	0
	(e)	Prefecturas y Municipios	10		7 135	9	<3> 1 443
	(f)	Compañías de electricidad	7		2 727	6	<3> 1 046
	(g)	Otras entidades	7		192	3	<3> 124
	(h)	EARL	1	542 593	56	1	542 593
	(i)	Autoridades rusas	2	3 284 322	336	1	325 000
		Total parcial		95		23 026	77
Pérdida de ingresos: pesca	(j)		9		5 290	5	<3> 711
Construcción y retirada de calzada	(k)	JMDPC	1		2 397	0	0
Retirada de hidrocarburos del buque	(l)	JMDPC y tres contratistas	4		1 312	1	<3> 400
Acuario	(m)		1		7	1	<3> 4
Turismo	(n)		347		3 036	162	<3> 338
TOTAL			457		35 068	246	9 784
					£213 millones		£49 millones

- <1> Cuantías en US\$ convertidas a Yen con arreglo al tipo de cambio al 30 de diciembre de 1999
- <2> Incluye pagos provisionales
- <3> Pagos efectuados por el propietario del buque/Club RU
- <4> Incluye un pago efectuado por el propietario del buque/Club RU
- <5> Esta clase incluye la reclamación por el costo de la campaña publicitaria de la NFFCA

Se firmó un contrato en nombre del propietario del buque con el Centro de Prevención de Desastres Marítimos del Japón (JMDPC) para organizar las operaciones de limpieza utilizando los servicios de contratistas comerciales. Además, la Asociación del Petróleo del Japón proporcionó barreras flotantes y raseras costeras. Un considerable número de buques pertenecientes al Organismo de Seguridad Marítima del Japón y a la Fuerza de Autodefensa del Japón, buques pertenecientes a, o flotados por, Gobiernos de Prefecturas, embarcaciones de pesca pertenecientes a pescadores locales, sistemas de recuperación de las existencias de emergencia de la East Asia Response Ltd (EARL) en Singapur, y buques pertenecientes al Ministerio de la Marina Mercante de Rusia.

Las operaciones de limpieza tanto en el mar como en la orilla generaron unas 40 000 toneladas estimadas de residuos oleosos. Estos residuos fueron transportados a instalaciones de evacuación por todo Japón en buques, por ferrocarril y por carretera. La arena ligeramente oleosa fue enterrada en escombreras industriales locales.

Tramitación de reclamaciones

Los Fondos de 1971 y de 1992, junto con el propietario del buque y su asegurador P & I, la United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Ltd (Club del RU), establecieron una Oficina de Tramitación de Reclamaciones en Kobe. En la actualidad emplea a siete inspectores, dos contables y nueve funcionarios de apoyo.

Reclamaciones de indemnización

Situación general

Se han recibido unas 450 reclamaciones, por un total de ¥35 068 millones (£213 millones). La situación de las reclamaciones se resume en el cuadro reproducido en la página anterior.

Las reclamaciones ulteriores prescribirán el 2 de enero de 2000, o poco después.

Se ha evaluado una gran parte de las reclamaciones, de modo definitivo o provisional. Quedan, sin embargo, algunos grupos de reclamaciones que todavía no han sido evaluadas, principalmente reclamaciones presentadas por organismos del Gobierno y otras relativas a la construcción y remoción de la calzada.

El total de pagos efectuados por los FIDAC a los demandantes se elevó a ¥9 629 millones (£48,2 millones) al 31 de diciembre de 1999. De esta cuantía ¥8 558 millones (£43,3 millones) han sido pagados por el Fondo de 1971, y ¥1 071 millones (£4,9 millones) por el Fondo de 1992. El propietario del buque/Club del RU han efectuado pagos por un total de US\$868 000 y ¥66 millones (£930 000).

Detalles de las reclamaciones presentadas

Los pormenores de las reclamaciones presentadas y las cuantías de liquidación constan en el cuadro de la página anterior. Como se indica en el cuadro, el grupo principal de las reclamaciones se refiere a las operaciones de limpieza llevadas a cabo por las autoridades japonesas o por contratistas que actuaban a las órdenes de las autoridades, reclamaciones de compañías de electricidad por el costo de las operaciones de limpieza y medidas preventivas respecto a sus centrales eléctricas, y pérdida de ingresos sufrida por pescadores y por empresas de la industria del turismo.

Campaña publicitaria

En abril de 1999 los Comités Ejecutivos aceptaron como admisible en principio una reclamación de ¥48 millones (£290 000) de la Federación Nacional de Asociaciones de Cooperativas de Pesca (NFFCA) con respecto al costo de una importante campaña publicitaria encaminada a prevenir y mitigar pérdidas en las ventas de pescado de la zona afectada por el derrame a

consecuencia de la mala publicidad derivada del siniestro del *Nakhodka*. Los Comités consideraron que el costo de las medidas era razonable y no desproporcionado a las pérdidas que se podían haber sufrido si no se hubiesen adoptado las medidas. Los Comités opinaron asimismo que las medidas eran apropiadas en las circunstancias y ofrecían una perspectiva de éxito razonable. Los Comités observaron que las medidas se relacionaban con mercados seleccionados y que se sumaban a las actividades normales de comercialización de la NFFCA. Esta reclamación fue liquidada en ¥41 millones (£248 000).

Aplicabilidad de los Convenios

Los Protocolos de 1992 entraron en vigor respecto a Japón el 30 de mayo de 1996. Por consiguiente, el Convenio de responsabilidad civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992 son, en principio, aplicables a este siniestro.

El *Nakhodka* estaba matriculado en la Federación de Rusia, que es Parte en el Convenio de responsabilidad civil de 1969 y el Convenio del Fondo de 1971 pero no en los Protocolos de 1992. En febrero de 1997 el Comité Ejecutivo opinó que, a consecuencia de ello, el derecho de limitación del propietario del buque debía regirse por el Convenio de responsabilidad civil de 1969, en el que tanto Japón como la Federación de Rusia eran Partes en la fecha del siniestro. El Comité confirmó que, en el caso de que la cuantía total de las reclamaciones aceptadas excediese de la cuantía máxima disponible en virtud del Convenio de responsabilidad civil de 1969 y del Convenio del Fondo de 1971 (60 millones de DEG), se dispondría de indemnización como sigue:

	<i>DEG</i>
Propietario del buque según Convenio de responsabilidad civil de 1969	1 588 000
Fondo de 1971	58 412 000
Propietario del buque según Convenio de responsabilidad civil de 1992	0
Fondo de 1992, por encima de 60 millones de DEG	<u>75 000 000</u>
Total de indemnización disponible	135 000 000

El propietario del buque y el Club del RU han opinado que no estaba claro que no fuese aplicable el Convenio de responsabilidad civil de 1992. Han mantenido que no incumbía a los FIDAC decidir la cuestión, sino a los tribunales japoneses.

El Director ha considerado claro, desde el punto de vista del derecho de los tratados, que el Convenio de responsabilidad civil de 1992 no se aplica al caso del *Nakhodka*. Ha señalado que, para el periodo transitorio cuando eran aplicables tanto los Convenios de 1969/1971 como los Convenios de 1992, las cuestiones relativas a la limitación de responsabilidad eran tratadas de modo diferente en la legislación japonesa que aplicaba los Convenios según si el buque enarbolase el pabellón de un Estado que hubiese ratificado el Convenio de responsabilidad civil de 1969, pero no el Convenio de responsabilidad civil de 1992, o si el buque enarbolase el pabellón de otro Estado.

Nivel de pagos

Habida cuenta de la incertidumbre en cuanto al nivel de la cuantía total de las reclamaciones, el Comité Ejecutivo del Fondo de 1971 y la Asamblea del Fondo de 1992 decidieron que los pagos a efectuar por las dos organizaciones se limitasen, de momento, al 60% de la cuantía de los daños efectivamente sufridos por los respectivos demandantes que fuesen evaluados por los expertos contratados por los Fondos y el propietario del buque/Club del RU en el momento en que se efectuase el pago.

Conversión de la cuantía máxima disponible para la indemnización

La Asamblea del Fondo de 1992 decidió que la conversión de la cuantía máxima disponible en virtud de los Convenios del Fondo de 1971 y de 1992, esto es 135 millones de DEG, a la moneda nacional debe efectuarse sobre la base del valor de esa moneda frente al DEG en la fecha de la adopción por la Asamblea del Fondo de 1992 (o por el Comité Ejecutivo) de las Actas de las Decisiones de la sesión en la que la Asamblea (o el Comité Ejecutivo) tomó la decisión que hizo posibles los pagos de reclamaciones, que para el siniestro del *Nakhodka* fue el 17 de abril de 1997. Empleando el tipo de cambio de esa fecha, 135 millones de DEG equivalen a ¥23 164 515 000 (£140 millones).

Investigación sobre la causa del siniestro

Las autoridades japonesas y rusas decidieron cooperar en la investigación sobre la causa del siniestro. La investigación japonesa fue realizada por un Comité creado con esta finalidad.

El informe de la investigación japonesa fue publicado en julio de 1997. El informe concluyó que, si el *Nakhodka* hubiese sido mantenido adecuadamente, hubiera sido capaz de aguantar las condiciones de viento y oleaje reinantes en el momento del siniestro, y que, debido a la importante corrosión que debilitaba la estructura interna del buque, los esfuerzos en el casco a consecuencia del temporal ocasionaron que el buque se partiese en dos. Se reconoció que las condiciones meteorológicas en la zona en el momento del siniestro eran de las peores notificadas, y se concluyó asimismo que la desacostumbrada distribución de la carga habría incrementado los esfuerzos en el casco del buque.

El informe ruso indicaba que la condición técnica del casco en el momento del siniestro era considerada satisfactoria. Asimismo hacía constar que el *Nakhodka* debe haberse partido debido a que la sección de proa había chocado con un objeto semi sumergido, muy probablemente un arrastrero ruso que se había hundido en las proximidades poco antes del siniestro del *Nakhodka*. La teoría de los investigadores rusos es que el buque estaba siendo sometido a esfuerzos aceptables en aguas tranquilas, inducido por la distribución de la carga, a los que se añadieron elevados esfuerzos de carga dinámicos debido al mal tiempo, especialmente mar gruesa. La sección de proa del buque se aproximó a un objeto semi sumergido de grandes dimensiones, que se alega indujo nuevos esfuerzos dinámicos elevados. Según el informe ruso, los momentos y esfuerzos de flexión en aguas tranquilas se situaban dentro de límites permisibles cuando el buque se hizo a la mar, pero se aproximaban a los límites superiores. Los investigadores rusos sostienen que las fuerzas producidas por el tiempo tempestuoso, la condición en aguas tranquilas y el contacto con un supuesto objeto sumergido, al sumarse, causaron la sobrecarga y rotura de la estructura del buque.

Expertos contratados por los FIDAC han estudiado los informes japonés y ruso. Los expertos han manifestado que los resultados del reconocimiento y las medidas del espesor del acero en la estructura registradas en Japón una vez salvada la sección de proa, revelaron claramente una importante corrosión de la estructura de acero y defectos en la soldadura. Los expertos han llamado la atención sobre el hecho de que no se encontraron daños materiales en la sección de proa del *Nakhodka* para apoyar la teoría propuesta en el informe ruso de que el *Nakhodka* se había partido debido a que la proa había entrado en contacto con un objeto semi sumergido. En opinión de los expertos, el marco hipotético sugerido en el informe ruso era casi imposible. Los expertos han formado la opinión de que el *Nakhodka* estaba impropriadamente conservado y por consiguiente era innavegable.

El propietario del buque ha comentado sobre las opiniones expresadas por los expertos de los FIDAC. Ha manifestado que el informe ruso no puede ser totalmente descartado de la manera que se ha sugerido por los expertos de los FIDAC. Ha puntualizado que, si la sección de proa del

Nakhodka se hubiese aproximado pero no entrado en contacto con el objeto sumergido, no habría esperar ver indicios de contacto físico. Se llamó la atención sobre el hecho de que el buque había sido construido según las normas de la clase rusa. El propietario del buque ha mencionado que el buque fue clasificado por el Registro Ruso y que estaba plenamente comprendido dentro de su clase sin ninguna recomendación pendiente en el momento del siniestro. Asimismo el propietario del buque ha criticado el método empleado en el informe japonés de reconocer y medir la estructura de la sección de proa. Se ha hecho referencia al hecho de que el informe japonés implica que el buque iba cargado de un modo insatisfactorio con una desacostumbrada distribución de la carga. El propietario del buque ha declarado que, si bien no iba cargado en una de las condiciones dadas a modo de ejemplo en el cuaderno de estabilidad, el buque iba cargado de una manera que estaba plenamente comprendida dentro de los criterios de carga de dicho cuaderno. El propietario del buque ha mantenido que, cualquiera que fuese la causa de la pérdida del buque, no fue debida a la falta concreta o culpa del propietario del buque, incluso si se aplicase el Convenio de responsabilidad civil de 1969.

En mayo de 1997 el Director pidió al propietario del buque que permitiese acceso a todos los registros de clasificación, cuadernos de reparación y mantenimiento, certificados estatutarios, reconocimientos e informes del estado rector del puerto, informes de reconocimiento de las condiciones por parte de la asociación de seguro mutuo de armadores, y todos los documentos concernientes a la travesía en que se produjo el siniestro, inclusive declaraciones de los tripulantes y comunicaciones entre el buque y la oficina. Se recibió alguna documentación del propietario del buque en octubre de 1998, y nueva documentación en abril de 1999. Por desgracia los documentos facilitados por el propietario del buque eran incompletos. En concreto, no incluían un juego completo de planos, registros históricos de clasificación sobre el historial de reparación del *Nakhodka*. Se sabe que el *Nakhodka* fue objeto de importantes reparaciones en 1993 en un astillero de Singapur. Sin embargo, no se han puesto a disposición de los Fondos los detalles de dichas reparaciones.

Los expertos de los FIDAC volvieron a examinar los informes de investigación japonés y ruso, y examinaron los documentos facilitados por el propietario del buque. Prestaron consideración asimismo a las observaciones formuladas por el propietario del buque. En conclusión, los expertos de los FIDAC han expresado la opinión de que el *Nakhodka* se encontraba en un estado de grave dilapidación. A juicio suyo, existen pruebas de grave desgaste de las barras de resistencia del casco y reparaciones insuficientes. Declaran que es evidente que la resistencia del casco había quedado gravemente reducida. Aunque la carga efectiva del buque no estaba conforme con el manual de carga, lo que aumentó el esfuerzo en el buque, esto no hubiera afectado, en su opinión, a un buque bien conservado. Consideran que no existen pruebas de un abordaje o cuasi abordaje con un objeto de baja flotabilidad, ni de ningún otro contacto o explosión. El hecho de que el buque fallase en estas circunstancias apoya la opinión de los expertos de que dicho buque era innavegable. El *Nakhodka* experimentó mal tiempo pero, en su opinión, ese mal tiempo no es excepcional en la zona en enero. Los expertos opinan también que el propietario del buque era o debía haber sido consciente de la condición efectiva de la estructura del casco.

En sus sesiones de octubre de 1999, los Comités Ejecutivos de los Fondos de 1971 y de 1992 consideraron los resultados de la investigación del Director acerca de la causa del siniestro. Los Comités compartían la opinión del Director de que el *Nakhodka* era innavegable en el momento del siniestro y que los defectos que ocasionaron que el buque fuese innavegable eran causantes del siniestro. Los Comités concordaban asimismo con el Director en que el propietario del buque era, o al menos debía haber sido, consciente de los defectos que ocasionaron que el buque fuese innavegable, que el siniestro fue por tanto causado por la falta concreta o culpa del propietario del buque y que, por consiguiente, en consonancia con el artículo V.2 del Convenio de responsabilidad

civil de 1969, el propietario del buque no tenía derecho a limitar su responsabilidad. Los Comités confirmaron que era el Convenio de responsabilidad civil de 1969 y no el Convenio de responsabilidad civil de 1992 el que se aplicaba en este caso.

Los Comités Ejecutivos decidieron que si el propietario del buque, Prisco Traffic Limited, iniciase proceso de limitación, los Fondos de 1971 y de 1992 debían oponerse a su derecho a limitar su responsabilidad.

Los Comités Ejecutivos decidieron asimismo que los Fondos debían recurrir contra la Prisco Traffic y su compañía matriz, la Primorsk Shipping Corporation ('Primorsk'). Ambas compañías compartían la misma oficina hasta 1996. La Prisco Traffic figuraba como sucursal de la Primorsk en el Índice Confidencial del Lloyd's hasta finales de 1996, y como asiento distinto tras el siniestro en 1997. Las dos compañías tenían el mismo asegurador del casco y el mismo Club P & I, y la Primorsk parecía tener una considerable intervención en la Prisco Traffic en cuestiones de transporte marítimo. Los Comités observaron que la proximidad de las dos compañías y los vínculos entre ellas sugerían que la compañía matriz ejercía un grado de control considerable sobre la Prisco Traffic y la flota, y que tal control conllevaba la responsabilidad de la navegabilidad y explotación segura de la flota.

Los Comités Ejecutivos examinaron la cuestión ulterior de si se debía entablar una acción de recuperación contra el Club del RU. Conforme al Convenio de responsabilidad civil de 1969, el propietario del buque está obligado a mantener un seguro que cubra la cuantía de limitación aplicable al buque en virtud del Convenio, en el caso del *Nakhodka* 1 588 000 DEG (aproximadamente ¥229 millones o £1,3 millones). Se cree, sin embargo, que el *Nakhodka* estaba cubierto en cuanto a sus responsabilidades legales por daños de contaminación hasta una cuantía de US\$500 millones, como es normalmente el caso para los petroleros.

El Reglamento del Club del RU contiene una cláusula de 'pagar para ser pagado' (o sea que el Club está obligado a indemnizar al propietario del buque solamente por la indemnización efectivamente pagada por él a terceros), y esta cláusula ha sido confirmada en los tribunales del Reino Unido. La asesoría jurídica dada al Fondo indicaba, no obstante, que la cláusula de 'pagar para ser pagado' pudiera no ser confirmada en Japón. Teniendo en cuenta esta asesoría, los Comités Ejecutivos decidieron que los Fondos de 1971 y de 1992 debían entablar acción de recuperación contra el Club del RU.

El *Nakhodka* fue objeto de clasificación conforme al reglamento del Registro Ruso de Transporte Marítimo. Los Comités reconocieron que la litigación contra las sociedades de clasificación era difícil, debido al especial papel que desempeñan en el transporte marítimo internacional. Los Comités concluyeron, sin embargo, que el Registro Ruso no había logrado cerciorarse de que el *Nakhodka* cumpliera sus requisitos y que este fallo fue causante del siniestro, y por consiguiente decidió que el Fondo de 1971 iniciase actuación de resarcimiento contra el Registro Ruso.

Se realizaron considerables reparaciones en el *Nakhodka* en 1993 en un astillero de Singapur. Los expertos técnicos de los FIDAC están investigando el alcance de estas reparaciones. Los Comités decidieron que la cuestión de si los Fondos de 1971 y de 1992 debieran entablar una acción judicial contra el astillero debía dejarse a la discreción del Director, habida cuenta de lo que redundase en el mejor interés de las Organizaciones.

En noviembre y diciembre de 1999 los Fondos de 1971 y 1992 iniciaron acciones judiciales en el Tribunal de Fukui contra Prisco Traffic Ltd, Primorsk Shipping Corporation, el Club RU y el Registro Ruso de Transporte Marítimo.

El propietario del buque y el Club RU entablaron acciones judiciales en el mismo Tribunal contra los Fondos de 1971 y 1992 respecto a sus derechos subrogados relativos a los pagos efectuados por ellos.

NISSOS AMORGOS

(Venezuela, 28 de febrero de 1997)

El siniestro

El buque tanque griego *Nissos Amorgos* (50 563 TRB), que transportaba aproximadamente 75 000 toneladas de petróleo crudo venezolano, encalló al pasar por el Canal de Maracaibo, en el Golfo de Venezuela. El Gobierno venezolano ha sostenido que la encalladura de hecho ocurrió fuera del propio Canal de Maracaibo. El buque sufrió averías en tres tanques de carga, y se derramó una cantidad estimada en 3 600 toneladas de petróleo crudo.

El buque tanque fue puesto a flote de nuevo seis horas después de la encalladura y siguió viaje por sus propios medios hacia Punta Cardón, en la parte oriental del Golfo de Venezuela. Aparte del derrame inicial de hidrocarburos en la posición de encalladura, ocurrieron otros pequeños derrames en un periodo de varios días en el fondeadero junto a Punta Cardón, hasta que concluyeron los trabajos de reparaciones temporales del casco averiado. Tras una corta demora, la carga restante a bordo del *Nissos Amorgos* fue transbordada a otro buque tanque.

Operaciones de limpieza

De conformidad con el Plan Nacional de Emergencia para Contaminación por Hidrocarburos de Venezuela, Lagoven y Maraven (filiales de propiedad exclusiva de la compañía nacional de hidrocarburos, Petróleos de Venezuela SA - PDVSA) iniciaron medidas de limpieza. En el segundo semestre de 1997, Lagoven y Maraven fueron fusionadas en la sociedad en cartera PDVSA.

Durante las operaciones de limpieza se recogió un volumen de arena contaminada estimado en 48 000 m³. La arena oleosa ha sido almacenada provisionalmente en tierra en las inmediaciones de la playa afectada. Después de una investigación de diversas opciones para deshacerse de la arena oleosa, el Club Gard y el Fondo de 1971 acordaron que el aprovechamiento de la tierra en las dunas adyacentes a la playa era el método más apropiado. El costo estimado es Bs1 500 millones (£1,4 millones).

Reclamaciones presentadas en la Agencia de Reclamaciones

El asegurador P & I del propietario del buque, Assurancsföreningen Gard (Club Gard), y el Fondo de 1971 establecieron una Agencia de Reclamaciones en Maracaibo en abril de 1997.

Al 31 de diciembre de 1999, se habían presentado a la Agencia de Reclamaciones 202 reclamaciones de indemnización por un total de Bs25 934 millones (£24 millones). Estas reclamaciones se relacionan con el costo de las operaciones de limpieza, daños materiales (redes, embarcaciones y motores fuera borda), pérdidas sufridas por los pescadores, transportistas de pescado, elaboradores de pescado y empresas del sector de turismo. Se han aprobado ciento siete reclamaciones por un total de Bs3 697 millones (£3,6 millones). El Club Gard ha pagado Bs169 millones (£162 000) correspondientes a las cuantías de liquidación de 97 reclamaciones, y

Bs1 046 millones (£1 millón) como pago parcial de dos reclamaciones. El Fondo de 1971 ha pagado Bs15,3 millones (£15 000) como pago parcial de una reclamación. Se espera que las restantes reclamaciones liquidadas sean abonadas en un futuro próximo.

En cuanto a aquellas reclamaciones que se han presentado a la Agencia de Reclamaciones y que están pendientes, sólo relativamente pocos demandantes han presentado pruebas que indiquen que las reclamaciones son admisibles para su indemnización conforme al Convenio de responsabilidad civil de 1969 y el Convenio del Fondo de 1971. Como la Agencia de Reclamaciones de Maracaibo cerró el 30 de abril de 1998, las restantes reclamaciones están siendo tramitadas ya sea por el Fondo de 1971 desde Londres y el Club Gard desde Noruega o bien mediante visitas ocasionales a Maracaibo del personal de la antigua Agencia de Reclamaciones.

Reclamación de Lagoven y Maraven

Han quedado resueltas las reclamaciones relativas a las operaciones de limpieza emprendidas por Lagoven y Maraven. La cuantía total admisible de ambas reclamaciones fue convenida en Bs 3 462 millones (£3,7 millones) más US\$35 850 (£22 400). El Club Gard ha efectuado pagos provisionales a PDVSA por un total de Bs1 046 millones (£1,2 millones).

Reclamación del ICLAM

El Instituto para el Control y la Conservación de la Cuenca del Lago de Maracaibo (ICLAM) presentó una reclamación de Bs69 millones (£74 000) relativa a gastos incurridos en la vigilancia y control de las operaciones de limpieza, incluido el muestreo y análisis del agua, los sedimentos y la fauna y flora marinas. Esta reclamación ha sido evaluada en Bs61 millones (£65 000) por los expertos contratados por el Club Gard y el Fondo de 1971.

El propietario del buque y el Club Gard estuvieron de acuerdo con la cuantía determinada por los expertos del Club y del Fondo de 1971 respecto a la reclamación del ICLAM. Sin embargo, impugnaron la responsabilidad para con ICLAM por razón de que se trataba de un organismo de la República de Venezuela (que forma parte del Ministerio del Medio Ambiente y Recursos Naturales Renovables, de Venezuela) y que el siniestro fue en sustancia causado por negligencia imputable a la República de Venezuela. Por esta razón han declarado que no están dispuestos a efectuar ningún pago al ICLAM respecto a esta reclamación.

El Comité Ejecutivo consideró que, comoquiera que la reclamación del ICLAM entraba dentro de la definición de 'medidas preventivas', el Fondo de 1971 no tenía derecho a invocar negligencia contribuyente respecto a aquella reclamación. El Comité decidió que, excepto en lo que se refiere a estudios científicos del marisco, manglares y aves migratorias, que no contribuyeron a las operaciones de limpieza, los trabajos del ICLAM formaban una importante parte de las medidas preventivas prudentes y razonables. La reclamación era, por consiguiente, admisible en la cuantía evaluada por los expertos. El Fondo de 1971 pagó el 25% de esta cuantía en septiembre de 1999.

Reclamaciones presentadas por elaboradores de camarones

Seis compañías de elaboración de camarones del Lago de Maracaibo presentaron una reclamación de US\$25 millones (£15,5 millones) al Club Gard y el Fondo de 1971 en octubre de 1999. Dicha reclamación está siendo examinada por los expertos del Club y del Fondo.

Pago contra garantía bancaria

La PDVSA solicitó que el Fondo de 1971 abonase el saldo de la cuantía evaluada de su reclamación por costos de limpieza contra una garantía bancaria, aunque los pagos por el

momento eran prorrateados al 25% de las cuantías determinadas. En su examen de la solicitud, el Comité Ejecutivo reconoció que en los casos del *Haven* y el *Aegean Sea* el Fondo de 1971 había efectuado pagos del saldo de determinadas reclamaciones contra garantías bancarias. El Comité adoptó el parecer, sin embargo, de que se podía considerar que tales pagos otorgaban trato preferente a los demandantes que contaban con los recursos financieros para proporcionar garantías bancarias. Se observó que si el Fondo de 1971 acordase en general efectuar pagos contra garantías bancarias, podrían surgir considerables dificultades prácticas si un elevado número de demandantes ofreciese tales garantías en casos en que los pagos fuesen a prorrata. Por estas razones, el Comité decidió no aceptar la solicitud de la PDVSA del pago integral contra una garantía bancaria.

Procesos judiciales

El siniestro ha dado lugar a procesos judiciales en un Tribunal de lo Penal en Cabimas, un Tribunal de lo Civil en Caracas y el Tribunal Supremo.

Tribunal Penal de Cabimas

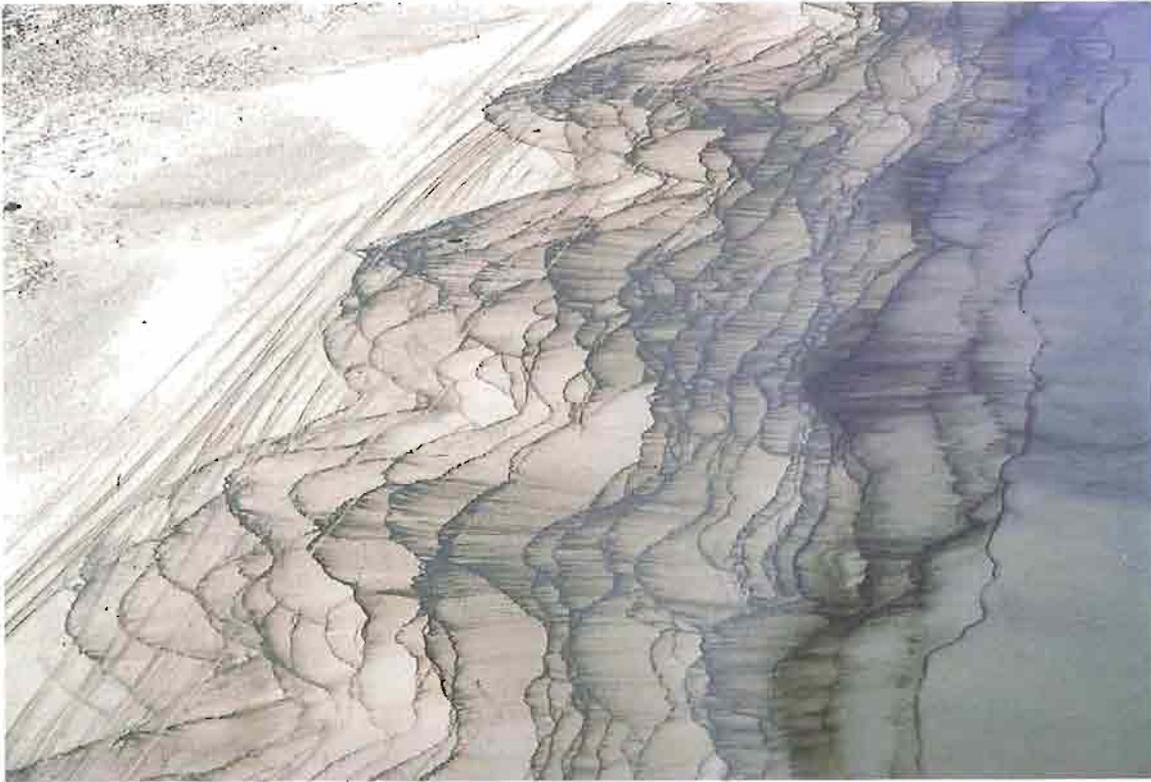
El propietario del buque ha presentado una garantía al Tribunal Penal de Bs3 473 millones (£3,3 millones), en concepto de cuantía de limitación aplicable conforme al Convenio de responsabilidad civil de 1969.

Un sindicato de pescadores (FETRAPESCA) presentó una reclamación de indemnización por daños de contaminación por una cuantía estimada en US\$130 millones (£81 millones) más costos. Además, ocho elaboradores de pescado y marisco presentaron una reclamación de indemnización por una cuantía estimada en US\$100 millones (£62 millones) más costos. Sin embargo, en septiembre de 1998 esta última reclamación fue declarada inadmisibles porque no había sido presentada dentro del plazo estipulado por el Código de Procedimiento Penal venezolano.

En octubre de 1997 la República de Venezuela presentó una reclamación por daños de contaminación contra el capitán, el propietario del buque y el Club Gard (en el Tribunal Penal) de US\$60 millones (£37 millones). La reclamación se basa en un oficio al Procurador General del Ministerio del Medio Ambiente y Recursos Naturales Renovables de Venezuela, que detallaba la cuantía de indemnización supuestamente pagadera a la República de Venezuela respecto a contaminación por hidrocarburos. Se reclama indemnización por daños a las comunidades de almejas que viven en la zona intermareal afectada por el derrame, por el costo de restaurar la calidad del agua en las proximidades de las costas afectadas, por el costo de sustituir la arena extraída de la playa durante las operaciones de limpieza y por daños a la playa como centro turístico.

En marzo de 1999, el Fondo de 1971, el propietario del buque y el Club Gard presentaron al Tribunal un informe sobre las diversas partidas de la reclamación de la República de Venezuela preparado por expertos designados por ellos de nacionalidad venezolana, estadounidense y sueca. Los expertos hallaron que esta reclamación carecía de fundamento.

A petición del propietario del buque, el Club Gard y el Fondo de 1971, el Tribunal Penal nombró un grupo de tres expertos para asesorar al Tribunal sobre la justificación técnica de la reclamación presentada por la República de Venezuela. En su informe presentado el 15 de julio de 1999, el grupo concordó unánimemente con los resultados de los expertos del Fondo de 1971 en el sentido de que la reclamación carecía de fundamento.



Nissos Amorgos – playa contaminada por hidrocarburos
(fotografía: ITOPF)

El Club Gard y el Fondo de 1971 preparan alegatos con respecto a esta reclamación. Los alegatos tratarán entre otras cosas de los criterios adoptados por el Fondo de 1971 en cuanto a la admisibilidad de las reclamaciones de indemnización.

En una audiencia judicial celebrada en marzo de 1998, el capitán del *Nissos Amorgos* sostuvo que conforme al artículo III.4 del Convenio de responsabilidad civil de 1969 no se puede presentar una reclamación de indemnización por daños debidos a la contaminación contra los empleados o agentes del propietario, ya sea en virtud del Convenio o no, y que como el capitán entraba en esta categoría, no se podía efectuar una reclamación contra él. El Fondo de 1971 intervino en el proceso como parte interesada y apoyó la postura del capitán en este punto. La defensa del capitán será considerada en la sentencia sobre el fundamento del caso.

Tribunal Civil de Caracas

La República de Venezuela ha presentado una reclamación contra el propietario del buque, el capitán del *Nissos Amorgos* y el Club Gard por una cuantía estimada en US\$20 millones (£12 millones), más tarde incrementada a US\$60 millones (£37 millones), ante el Tribunal Civil de Caracas. Parece que esta reclamación se relaciona con las mismas cuatro partidas de daños que la reclamación en el Tribunal Penal.

FETRAPESCA ha presentado una reclamación contra el propietario del buque, el Club Gard y el capitán del *Nissos Amorgos* por una cuantía estimada en US\$130 millones (£81 millones) más costos.

A petición de FETRAPESCA el Tribunal Civil nombró un comité compuesto de abogados y expertos técnicos para determinar el valor de los daños al medio ambiente causados por el derrame. El informe del comité, que fue presentado ante el Tribunal en octubre de 1997, no intenta cuantificar los efectos del derrame. Sin embargo, el comité sugiere que unos 20 000 pescadores habían visto sus ingresos reducidos en aproximadamente el 80% a consecuencia del siniestro.

Once elaboradores de pescado y marisco han presentado una reclamación contra el propietario del buque, el Club Gard y el capitán del *Nissos Amorgos* por una cuantía estimada en US\$100 millones (£62 millones) más costos. Esta reclamación corresponde a la presentada en el Tribunal Penal, salvo que exista una diferencia con respecto al número de demandantes.

Incompatibilidad de jurisdicción

El capitán, el propietario del buque y el Club Gard han solicitado que el Tribunal Civil de Caracas declare que no tiene jurisdicción sobre las actuaciones entabladas de resultados del siniestro del *Nissos Amorgos* y que el Tribunal Penal de Cabimas tiene jurisdicción exclusiva sobre todas estas actuaciones. Asimismo han sostenido que la actuación incoada por el Procurador General en el Tribunal Civil de Caracas debe ser en todo caso desechada, ya que se había entablado una actuación correspondiente ante el Tribunal Penal de Cabimas. Hasta ahora, no se ha adoptado decisión alguna acerca de la solicitud.

Tribunal Supremo

En mayo de 1999, dos solicitudes independientes de 'avocamiento' fueron cursadas por FETRAPESCA y dos elaboradores de pescado ante el Tribunal Supremo. En virtud del derecho venezolano, en circunstancias excepcionales el Tribunal Supremo puede asumir jurisdicción, 'avocamiento', y decidir sobre el fundamento de un caso. Tales circunstancias excepcionales se definen como aquellas que afectan directamente al 'interés público y orden social' o en las que sea necesario restablecer el orden en el proceso judicial debido a la gran importancia del caso. Si se concede la solicitud de 'avocamiento', el Tribunal Supremo actuaría en calidad de tribunal de primera instancia y su sentencia sería definitiva.

El propietario del buque y el Club Gard se opusieron a esta solicitud. El Fondo de 1971 también estaba disconforme con la solicitud porque las circunstancias en que se basaba dicha solicitud no eran excepcionales y porque la razón de la solicitud no era la restauración del medio ambiente sino un interés privado de los demandantes. La disconformidad del Fondo de 1971 se basaba también en el motivo de que el interés público y orden social no habían sido amenazados por el siniestro del *Nissos Amorgos* ni había resultado necesario restablecer el orden en los procesos jurídicos. Además, el Fondo de 1971 sostenía que no se había negado justicia a los demandantes, para quienes estaban abiertas las vías jurídicas normales. El Fondo de 1971 argumentaba también que elevar los procesos al Tribunal Supremo sería privar a las partes del derecho de alzada.

En sentencia de 29 de julio de 1999, el Tribunal Supremo de Venezuela desestimó la solicitud de 'avocamiento' cursada por los dos elaboradores de pescado. El Tribunal Supremo aún no ha adoptado decisiones acerca de la solicitud de 'avocamiento' cursada por FETRAPESCA.

En diciembre de 1999 dos elaboradores de pescado presentaron una reclamación de US\$20 millones (£13 millones) en el Tribunal Supremo contra el Fondo de 1971 y, subordinadamente, contra el Instituto Nacional de Canalizaciones (INC). La actuación judicial no ha sido notificada al Fondo. El Tribunal Supremo en este caso actuaría como tribunal de primera y última instancia.

Nivel de pagos

En octubre de 1997 el Comité Ejecutivo observó que existía una gran incertidumbre acerca de la cuantía total de las reclamaciones surgidas del siniestro del *Nissos Amorgos*. Por consiguiente decidió que los pagos del Fondo de 1971 se limitasen al 25% de la pérdida o daños efectivamente sufridos por cada demandante, evaluados por los expertos del Club Gard y el Fondo. En vista de la continua incertidumbre a este respecto, el nivel de pagos se ha mantenido en el 25%.

Causa del siniestro y cuestiones afines

El Tribunal Penal de Cabimas está llevando a cabo una investigación sobre la causa del siniestro. El Tribunal determinará si alguien ha incurrido en responsabilidad penal a consecuencia del siniestro.

El Fondo de 1971 sigue la investigación sobre la causa del siniestro que se está llevando a cabo por las autoridades venezolanas. El Fondo también ha contratado un experto técnico para investigar la causa del siniestro.

El propietario del buque y el Club Gard han facilitado al Fondo de 1971 una sustancial cantidad de pruebas documentales por lo que respecta a la causa del siniestro, junto con un detallado análisis de dichas pruebas.

El propietario del buque y el Club Gard han adoptado la postura de que el siniestro y la contaminación resultante fueron debidos al hecho de que el Canal de Maracaibo estaba en condición peligrosa debido al mal mantenimiento, que esto era sabido por las autoridades venezolanas, pero que se ocultó su alcance completo, y que eran poco fiables los dispositivos para alertar a la gente de mar de los peligros que existían. Han sostenido que la profundidad del canal era inferior a la declarada en la información oficial facilitada al buque, y que dentro de esa profundidad había uno o varios objetos rígidos (probablemente metálicos) que podían ocasionar daños al tráfico marítimo. Han sostenido que el escape de hidrocarburos del *Nissos Amorgos* fue resultado de perforaciones en el forro del fondo del buque sufridas por contacto con un objeto metálico agudo. Se refirieron a otros buques que encontraron dificultades en la misma parte del canal y, en concreto, al buque *Olympic Sponsor*, que embarrancó diez días después, y casi en el mismo lugar que el *Nissos Amorgos*, y sufrió daños similares en el fondo, siendo extraído más tarde un objeto metálico del fondo de su forro.

El propietario del buque y el Club Gard han notificado al Fondo de 1971 que, en su opinión, tienen derecho a procurar exoneración de la responsabilidad por los daños de la contaminación derivada del siniestro, conforme al artículo III.2c) del Convenio de responsabilidad civil de 1969, por motivo de que los daños fueron causados enteramente por el descuido u otro acto ilícito de un Gobierno u otra autoridad responsable del mantenimiento de las luces u otras ayudas a la navegación en el desempeño de aquella función.

El propietario del buque y el Club Gard han expresado asimismo la opinión de que en principio la cuestión de la exoneración conforme al artículo III.2c) no debiera afectar a los demandantes en Venezuela, por cuanto que, si el propietario del buque queda exonerado, las reclamaciones serán pagadas por el Fondo de 1971. El propietario del buque y el Club Gard han acordado, por consiguiente, efectuar pagos de indemnización sin invocar contra los demandantes el motivo de la exoneración que consta en el artículo III.2c), al tiempo que se reservan el derecho a promover este contencioso con el Fondo de 1971 en fecha posterior por vía de subrogación. Sin embargo, el propietario del buque y el Club Gard han notificado al Fondo de 1971 que piensan resistir cualesquiera reclamaciones por daños de contaminación procedentes de la República de

Venezuela, basándose en el artículo III.3 del Convenio de responsabilidad civil de 1969, por razón de que los daños fueron esencialmente causados por negligencia imputable al demandante, a saber negligencia por parte del INC.

El Director, con la asistencia de los abogados del Fondo de 1971 y sus expertos técnicos, ha examinado la documentación facilitada por el propietario del buque y el Club Gard. En opinión del Director, la documentación parece apoyar la postura del propietario del buque/Club Gard de que el canal se había deteriorado a consecuencia del mal mantenimiento por parte del INC, órgano nacional responsable del mantenimiento del canal, y/o del capitán del puerto (empleado del Ministerio de Transporte). También hay pruebas, en su opinión, para sugerir que el mal estado del canal era sabido por una serie de partes, concretamente el gobierno venezolano y el INC, y que el grado de deficiencia de la especificación del canal no había sido hecho público.

En opinión del Director, los documentos puestos a disposición del Fondo de 1971 indican que la negligencia por parte del INC pudiera haber sido un factor que contribuyese al siniestro y los daños de contaminación que siguieron, y que por consiguiente el propietario del buque/Club Gard pudiera ser exonerado parcialmente de responsabilidad para con el Gobierno venezolano y otros órganos públicos. En ese caso, el Fondo de 1971 quedaría, en opinión del Director, también exonerado en parte respecto a reclamaciones del Gobierno venezolano, excepto en la medida en que las reclamaciones se refiriesen al costo de las medidas preventivas. Sin embargo, sobre la base de las pruebas facilitadas al Fondo de 1971 hasta ahora, el Director no está convencido de que los daños fuesen causados totalmente por negligencia u otro acto ilícito del INC, y que por tal razón el propietario del buque pudiera no ser totalmente exonerado de responsabilidad respecto a este siniestro con arreglo al artículo III.2c) del Convenio de responsabilidad civil de 1969.

Al considerar estas cuestiones en octubre de 1999, el Comité Ejecutivo tomó nota de las opiniones expresadas por el Director. Como no todas las pruebas sobre la causa del siniestro habían sido puestas a disposición del Fondo de 1971, el Comité consideró prematuro adoptar una decisión acerca de las cuestiones relativas a la causa del siniestro y la negligencia contribuyente.

Se encargó al Director que investigase más a fondo estas cuestiones en colaboración con el propietario del buque/Club Gard en la medida en que no hubiese incompatibilidad entre ellos y el Fondo.

El Comité Ejecutivo también encargó al Director que suscitase la defensa de la negligencia contribuyente contra la reclamación presentada por el Gobierno venezolano, si ello fuese necesario para proteger los intereses del Fondo de 1971. Sin embargo, la delegación venezolana observadora expresó la opinión de que el Fondo de 1971 no debía adoptar ninguna postura acerca de la causa del siniestro hasta que esta cuestión se hubiese decidido por los tribunales venezolanos.

Si las pruebas estableciesen la negligencia contribuyente por parte del INC, sería necesario considerar la cuestión de si el Fondo de 1971 hubiese de recurrir contra la República de Venezuela con el fin de recobrar toda cuantía abonada por el Fondo en concepto de indemnización.

OSUNG N°3

(República de Corea. 3 de abril de 1997)

El siniestro

El buque tanque *Osung N°3* (786 TRB), matriculado en la República de Corea, encalló en la zona de Fusán (República de Corea) el 3 de abril de 1997, y se hundió a una profundidad de 70 metros. El buque transportaba unas 1 700 toneladas de fueloil pesado. Los hidrocarburos se derramaron inmediatamente, pero no fue posible determinar la cantidad derramada ni la cantidad restante a bordo. El petróleo procedente del *Osung N°3* alcanzó el mar adyacente a la isla de Tsushima en Japón el 7 de abril de 1997.

Evacuación de hidrocarburos del buque naufragado

En 1997 el Instituto Coreano de Investigación de Buques e Ingeniería Naval presentó un informe de un reconocimiento del *Osung N°3*. En el informe se estimaba que los restos del naufragio del *Osung N°3* contenían unas 1 400 toneladas de hidrocarburos en sus tanques. Se concluyó que el petróleo podría escapar de los restos del naufragio debido al ulterior deterioro del buque siniestrado, o a consecuencia de que un buque o artes de pesca entrasen en contacto con los restos sumergidos del naufragio, o si dichos restos del naufragio fuesen agitados por el paso de un tifón. Dado el riesgo de un nuevo derrame y el impacto en potencia sobre los cercanos caladeros, extensas instalaciones de maricultura y playas turísticas, se concluyó en el informe que debía emprenderse una operación de evacuación de hidrocarburos lo antes posible para reducir el riesgo de contaminación.

A petición del Gobierno coreano, un experto de una firma de inspectores de marina de Londres contratado por el Fondo de 1971 participó en conversaciones sobre el método más apropiado a emplear para extraer los hidrocarburos del *Yuil N°1* y el *Osung N°3* (véase página 79). El Director informó a las autoridades coreanas que el Fondo de 1971 estaba de acuerdo en que los hidrocarburos fuesen retirados de ambos buques naufragados lo antes posible.

Como se mencionó más arriba (página 80), se concertó un contrato entre la Corporación Coreana de Respuesta a la Contaminación Marina (KMPRC) y una compañía de salvamento holandesa (Smit Tak BV) para la evacuación de los hidrocarburos de ambos buques.

Las operaciones para retirar los hidrocarburos del *Osung N°3* comenzaron en septiembre de 1998, después de concluir la evacuación de hidrocarburos del *Yuil N°1*. Las operaciones, que fueron interrumpidas en ocasiones por tifones, concluyeron en noviembre de 1998. Se recuperaron unos 27 m³ de hidrocarburos. Durante la operación, no se produjo ningún derrame de hidrocarburos del buque naufragado en el mar.

Nivel de pagos

En vista de la gran incertidumbre resultante de la convicción de que una considerable cantidad de hidrocarburos permanecía en el buque naufragado, representando un grave riesgo de contaminación, el Comité Ejecutivo había considerado en junio de 1997 que no era posible efectuar una estimación razonable de la cuantía total de las reclamaciones derivadas del siniestro del *Osung N°3*. El Comité había limitado de momento, por consiguiente, los pagos del Fondo de 1971 al 25% del daño o pérdida de hecho sufridos por cada demandante, determinados por los expertos del Fondo de 1971 en el momento en que se efectuó el pago.

En el momento del siniestro del *Osung N°3*, la República de Corea era Parte en el Convenio de responsabilidad civil de 1969 y en el Convenio del Fondo de 1971, pero no en los Convenios de 1992. La cuantía disponible para la indemnización por daños causados en Corea ha

de determinarse, por consiguiente, con arreglo a los Convenios de 1969 y de 1971, o sea 60 millones de DEG (aproximadamente £51 millones).

Japón, sin embargo, era Parte en los Convenios de 1992 en el momento del siniestro. La cuantía máxima disponible para daños en Japón era, por consiguiente, 135 millones de DEG (£115 millones), incluidos los pagos que se hubiesen efectuado a los demandantes coreanos y japoneses conforme a los Convenios de 1969 y de 1971. Si la cuantía total de las reclamaciones surgidas del siniestro por daños en Corea y Japón excediese de 60 millones de DEG y el pago conforme al Convenio del Fondo de 1971 hubiese de prorratearse, los demandantes japoneses tendrían derecho a una indemnización adicional conforme al Convenio del Fondo de 1992. Como el *Osung N°3* fue matriculado en la República de Corea, el límite de la responsabilidad del propietario del buque sería el estipulado en el Convenio de responsabilidad civil de 1969.

En octubre de 1997 la Asamblea del Fondo de 1992 autorizó al Director a abonar el saldo de las reclamaciones reconocidas relativas a los daños ocurridos en Japón.

En noviembre de 1998 los pagos del Fondo de 1971 se incrementaron al 100% de cada reclamación reconocida.

A consecuencia de la decisión de aumentar los pagos del Fondo de 1971 respecto al siniestro del *Osung N°3* al 100%, el Director decidió que el Fondo de 1971 reembolsase al Fondo de 1992 las cuantías que había pagado para cubrir el resto de las reclamaciones japonesas. El Fondo de 1992 no tendrá, por consiguiente, responsabilidad en última instancia respecto a este siniestro. En diciembre de 1998 el Fondo de 1971 pagó la cuantía arriba mencionada al Fondo de 1992, más interés sobre la misma que ascendía a £29 000.

Reclamaciones de indemnización

Operación de evacuación de hidrocarburos

Las reclamaciones derivadas de la operación de evacuación de hidrocarburos del *Osung N°3* fueron liquidadas en un total de Won 6 739 millones (£3,2 millones). Estas reclamaciones fueron abonadas íntegramente por el Fondo de 1971.

Otras reclamaciones

En lo que respecta a la República de Corea, han presentado reclamaciones de indemnización la Policía de Marina de Corea, algunas administraciones locales, el fletador del *Osung N°3* y varios contratistas por participación en las operaciones de limpieza y en la inspección del buque hundido, y dos asociaciones cooperativas de pesca por pérdida de ingresos. Las reclamaciones por un total de Won 1 219 millones (£668 000) fueron liquidadas en Won 848 millones (£410 000) y abonadas en su totalidad.

Sólo está pendiente una reclamación respecto a la República de Corea, a saber la reclamación de limpieza por Won 93 millones (£50 000). Dicha reclamación fue evaluada por los expertos del Fondo de 1971 en Won 64 millones (£35 000), pero esta evaluación fue rechazada por el demandante.

Seis reclamaciones por un total de ¥681 millones (£4,0 millones) fueron presentadas por operaciones de limpieza realizadas en Japón. Tres de estas reclamaciones, por ¥477 millones (£2,9 millones), fueron liquidadas en ¥453 millones (£2,7 millones). Las tres reclamaciones restantes están siendo examinadas. Una reclamación fue presentada por una asociación cooperativa de pesca japonesa por ¥282 millones (£1,7 millones) por pérdida de ingresos

ocasionada por el derrame de hidrocarburos. Esta reclamación fue liquidada en ¥182 millones (£1,1 millones) y abonada en su totalidad.

Otra reclamación de unos ¥60 millones (£360 000) por operaciones de limpieza se espera de las Fuerzas de Autodefensa del Japón.

Proceso de limitación

El *Osung N°3* no estaba inscrito en ningún Club P & I, pero tenía seguro de responsabilidad hasta un límite de US\$1 millón (£620 000) por siniestro. La cuantía de limitación aplicable al buque conforme al Convenio de responsabilidad civil de 1969 se estima en 104 500 DEG (£89 000).

El propietario del buque solicitó del tribunal competente el comienzo de proceso de limitación, que fue concedido en octubre de 1997. En enero de 1998 el Fondo de 1971 y el Fondo de 1992 notificaron al Tribunal que tendrían que pagar indemnización a los demandantes que habían sufrido daños en Japón, e indicaron provisionalmente que aquellas reclamaciones ascenderían a un total de ¥1 003 millones (£6,0 millones).

Investigación sobre la causa del siniestro

En sentencia dictada en junio de 1997, el Tribunal Penal coreano competente dictaminó que el capitán del *Osung N°3* había navegado el buque por una zona prohibida a fin de ahorrar tiempo y no había puesto el cuidado debido en la navegación del buque. Por consiguiente el Tribunal lo condenó a un año de cárcel.

El Comité Ejecutivo decidió que, habida cuenta de las conclusiones del Tribunal Penal, no existían motivos por los que el Fondo de 1971 pudiese oponerse al derecho del propietario del buque a limitar su responsabilidad, o negarse a pagar indemnización conforme al artículo 5.1 del Convenio del Fondo de 1971.

PLATE PRINCESS

(Venezuela, 27 de mayo de 1997)

El siniestro

El buque tanque maltés *Plate Princess* (30 423 TRB) estaba atracado en una terminal hidrocarburos de Puerto Miranda en el Lago de Maracaibo (Venezuela). Cuando el buque cargaba 44 250 toneladas de petróleo crudo de Lagotreceo, se derramaron unas 3,2 toneladas según informes.

Unos días antes del siniestro se habían llevado a cabo exámenes satisfactorios de los tanques de carga y los tanques de lastre del *Plate Princess* por un inspector independiente y por un inspector de contaminación. Después de la inspección de los tanques de lastre, un inspector gubernamental había dado al capitán permiso para descargar el lastre en el Lago de Maracaibo.

El capitán del *Plate Princess* informó que creía que los acoplamientos de los conductos de lastre del buque podían haberse aflojado durante el mal tiempo experimentado en la travesía hasta Puerto Miranda. El capitán sospechaba que, como los conductos de lastre atraviesan los tanques en los que se cargaba el crudo, se filtró petróleo de dichos tanques a los conductos de lastre durante el desastre, derramándose en el Lago de Maracaibo.

Un experto contratado por el Fondo del 1971 y el asegurador P & I del propietario del buque se personó en el lugar del siniestro el 7 de junio de 1997 y comunicó que no había indicios de contaminación por hidrocarburos en las inmediaciones del puesto de atraque del *Plate Princess* en el momento del derrame, ni en los cercanos pantalanes de puesta a flote y de remolcadores. Se informó al experto que se observó que el petróleo iba a la deriva hacia el noroeste, en la dirección de un pequeño manglar aproximadamente a un kilómetro de distancia. Se observó que llegaba petróleo a la orilla en una zona deshabitada. No se sabe que hayan quedado contaminados o afectados pesquerías u otros recursos económicos.

La cuantía de limitación aplicable al *Plate Princess* conforme al Convenio de responsabilidad civil de 1969 se estima en 3,6 millones de DEG (£3,1 millones).

En junio de 1997 el Comité Ejecutivo consideró que, si se confirmase que el petróleo derramado fuese el mismo crudo de Lagotrecó que se cargaba en el *Plate Princess*, entonces parecería que los hidrocarburos que escaparon por vía de un acoplamiento defectuoso en los conductos de lastre habían sido primero cargados en los tanques de carga. El Comité adoptó la opinión de que el siniestro entraría, por consiguiente, dentro del ámbito de los Convenios, ya que los hidrocarburos fueron transportados a bordo como carga.

Procesos judiciales

Inmediatamente después del siniestro un Tribunal Penal de primera instancia en Cabimas comenzó una investigación sobre la causa del siniestro. El Tribunal Penal decidió que debía incoarse proceso penal contra el capitán del *Plate Princess*.

Un sindicato de pescadores (FETRAPESCA) presentó una súplica al Tribunal Penal en nombre de 1 692 propietarios de embarcaciones de pesca, reclamando una suma estimada en US\$10 060 por barco (£6 200), o sea un total de US\$17 millones (£10,5 millones). La reclamación es por supuestos daños a embarcaciones y redes de pesca y por pérdida de ingresos.

FETRAPESCA presentó también una reclamación contra el propietario del buque y el capitán del *Plate Princess* ante el Tribunal Civil de Caracas por una cuantía estimada en US\$10 millones (£6,2 millones). La reclamación es por pérdida de ingresos de los pescadores a consecuencia del derrame.

Un sindicato local de pescadores ha presentado una reclamación en el Tribunal Civil de Caracas contra el propietario del buque y el capitán del *Plate Princess* por una cuantía estimada en US\$20 millones (£12,4 millones) más costos.

No se han notificado al Fondo de 1971 las actuaciones jurídicas.

El capitán y el propietario del buque presentaron una petición ante el Tribunal Civil de Caracas solicitando que el Tribunal declare que no tiene jurisdicción sobre las actuaciones entabladas a consecuencia del siniestro del *Plate Princess* y que el Tribunal Penal de Cabimas tiene jurisdicción exclusiva sobre todas esas actuaciones porque el siniestro ocurrió dentro de la zona sobre la cual ejerce jurisdicción el Tribunal Penal. Además han sostenido que la actuación en el Tribunal de Caracas debe ser en todo caso desechada, puesto que el Tribunal Penal ya está realizando una investigación sobre las circunstancias del derrame. Hasta la fecha, no se ha adoptado ninguna decisión acerca de aquella petición.

No se ha adelantado en los procesos judiciales durante 1998 y 1999.

DIAMOND GRACE

(Japón, 2 de julio de 1997)

El buque tanque de Panamá *Diamond Grace* (147 012 TRB), que transportaba una carga de unas 257 000 toneladas de petróleo crudo, encalló en la Bahía de Tokio (Japón). A consecuencia de ello, se fracturó el forro exterior de tres tanques de estribor y se derramó petróleo crudo en el mar. Las estimaciones iniciales de la cantidad de hidrocarburos derramados fueron del orden de 15 000 toneladas, pero la estimación fue revisada a 1 500 toneladas cuando gran parte de la carga que se había notificado como perdida por uno de los tanques de estribor fue localizada en un tanque de lastre.

El *Diamond Grace* estaba matriculado en Panamá, que en el momento del siniestro era Parte en el Convenio de responsabilidad civil de 1969 pero no en el Convenio de responsabilidad civil de 1992. El derecho de limitación del propietario del buque se rige, por consiguiente, por el Convenio de responsabilidad civil de 1969, en el que eran Partes Japón y Panamá.

Se han presentado reclamaciones por un total de ¥2 152 millones (£13,0 millones). De esta cuantía, ¥1 249 millones (£7,6 millones) se relacionaban con operaciones de limpieza y ¥592 millones (£3,6 millones) con daños a la pesca. Se han liquidado reclamaciones por un total de ¥1 390 millones (£8,4 millones). Las reclamaciones pendientes ascienden a un total de unos ¥40 millones (£240 000).

La cuantía de limitación aplicable al *Diamond Grace* conforme al Convenio de responsabilidad civil de 1969 es de 14 millones de DEG, correspondiente aproximadamente a ¥1 960 millones (£11,9 millones). Por consiguiente no se requerirá al Fondo de 1971 para que efectúe pagos con respecto a este siniestro.

KATJA

(Francia, 7 de agosto de 1997)

El buque tanque de Bahamas *Katja* (52 079 TRB) chocó con un muelle al maniobrar hacia un puesto de atraque en el Puerto de El Havre (Francia). El contacto con el muelle ocasionó una perforación en un tanque de fueloil, y se derramaron 190 toneladas de fueloil pesado. Se colocaron barreras flotantes alrededor del puesto de atraque, pero escaparon hidrocarburos del puerto y afectaron a las playas tanto al norte como al sur de El Havre. Quedaron contaminados aproximadamente 15 kilómetros de muelle y otras estructuras dentro del puerto. Los hidrocarburos penetraron en un puerto deportivo a la entrada del puerto, y numerosas embarcaciones de recreo quedaron contaminadas. También se halló petróleo en la zona portuaria donde se estaba construyendo un nuevo puerto para embarcaciones de pesca costera.

La autoridad portuaria y los usuarios de diversos atracaderos dispusieron operaciones de limpieza dentro de la zona portuaria. Las operaciones fueron realizadas por contratistas locales. La limpieza de las playas fue organizada por las autoridades municipales empleando a contratistas locales, los bomberos y el ejército. Se prohibieron los baños y los deportes náuticos por poco tiempo (uno o dos días) mientras los hidrocarburos permanecían en las playas. Algunos pescadores de camarones de El Havre se vieron impedidos de almacenar su captura en el puerto, como tienen por costumbre.

En el momento del siniestro, las Bahamas no eran Parte en el Convenio de responsabilidad civil de 1992. La cuantía de limitación aplicable al *Katja* ha de determinarse, por

consiguiente, de conformidad con el Convenio de responsabilidad civil de 1969 y se calcula en FFr48 millones (£4,6 millones).

Se han presentado reclamaciones de indemnización por el costo de las operaciones de limpieza incurrido por las autoridades regionales y locales en la cuantía de FFr17,3 millones (£1,6 millones).

Se ha presentado una serie de reclamaciones por daños materiales en la cuantía de FFr7,8 millones (£740 000) y por pérdida de ingresos en la cuantía de FFr1,2 millones (£110 000).

Se espera que todas las reclamaciones serán liquidadas en una cuantía considerablemente inferior a la cuantía de limitación aplicable al *Katja* conforme al Convenio de responsabilidad civil de 1969. No se prevé, por consiguiente, que se requiera al Fondo de 1971 para efectuar pagos en este caso.

EVOIKOS

(Singapur, 15 de octubre de 1997)

El siniestro

El buque tanque chipriota *Evoikos* (80 823 TRB) abordó al buque tanque tailandés *Orapin Global* (138 037 TRB) al pasar por el Estrecho de Singapur. El *Evoikos*, que transportaba aproximadamente 130 000 toneladas de fueloil pesado, sufrió averías en tres tanques de carga, y posteriormente se derramó una cantidad estimada en 29 000 toneladas de fueloil pesado. El *Orapin Global*, que viajaba en lastre, no derramó hidrocarburos.

En el momento del siniestro, Singapur era Parte en el Convenio de responsabilidad civil de 1969 pero no en el Convenio del Fondo de 1971 ni en los Protocolos de 1992, mientras que Malasia e Indonesia eran Partes en el Convenio de responsabilidad civil de 1969 y el Convenio del Fondo de 1971, pero no en los Protocolos de 1992 al mismo.

Las autoridades de Singapur y Chipre investigan la causa del siniestro.

Impacto del derrame

Los hidrocarburos derramados afectaron al principio las aguas y algunas islas del sur de Singapur, pero más tarde manchas de hidrocarburos fueron a la deriva a las aguas malasias e indonesias del Estrecho de Malaca. En diciembre de 1997 llegaron a la orilla hidrocarburos en lugares situados a lo largo de 40 kilómetros de la costa malasia en la Provincia de Selangor.

Operaciones de intervención y limpieza

Singapur

La Autoridad Marítima y Portuaria de Singapur (MPA) se encargó de las operaciones de limpieza, que al principio se centraron en rociar el mar con agentes dispersantes y fueron seguidas por la contención y recuperación de los hidrocarburos flotantes. Fue desplegado equipo de limpieza propiedad de la East Asia Response Ltd (EARL) y la Asociación del Petróleo de Japón (PAJ) así como recursos de intervención de la industria local y de disponibilidad comercial.

Malasia

Después de los primeros días, los procesos naturales de la intemperie habían hecho que los hidrocarburos ya no respondiesen a los dispersantes químicos. Las manchas de hidrocarburos

eran casi sólidas y se habían extendido por una amplia zona del Estrecho de Malaca, haciendo poco prácticas las operaciones de recuperación en el mar. El Departamento de Marina de Malasia emprendió un reconocimiento aéreo y naval y colocó equipo de emergencia a fin de posibilitar la adopción de medidas preventivas para proteger recursos sensibles en caso necesario. La limpieza fue llevada a cabo por el Departamento del Medio Ambiente de Malasia con apoyo del Departamento de Marina. Autoridades de distrito de la Provincia de Selangor organizaron la evacuación manual de hidrocarburos y material oleoso de las orillas arenosas. Se dejó que se recuperasen de modo natural los manglares contaminados.

Numerosas piscifactorías se hallan situadas a lo largo de la costa malasia, y se tomaron medidas para proteger las amenazadas por los hidrocarburos. Se alentó a los piscicultores a rodear sus estanques de barreras protectoras contra los hidrocarburos flotantes, empleando recursos disponibles localmente. Sólo muy pocas manchas de hidrocarburos endurecidos por la intemperie alcanzaron las piscifactorías en unos pocos lugares.

Muchos criaderos de langostinos a lo largo del Estrecho se basan en la toma de agua fresca para sus operaciones. Por consejo del Departamento de Pesquerías de Malasia, los propietarios de los criaderos tomaron medidas para vigilar las tomas a fin de impedir que los hidrocarburos fuesen arrastrados a las instalaciones. Algunos pescadores experimentaron la contaminación de sus barcos, redes y maromas.

Indonesia

No se tiene información sobre operaciones de limpieza en Indonesia.



Evoikos – piscifactorías amenazadas de contaminación por hidrocarburos
(fotografía: ITOPF)

Reclamaciones de indemnización

Singapur

Organismos estatales de Singapur han presentado reclamaciones relativas a operaciones de limpieza y medidas preventivas por una cuantía total de S\$4,5 millones (£1,7 millones). Contratistas de terceros han presentado reclamaciones por un total de S\$11,8 millones (£4,4 millones). Dichas reclamaciones están siendo examinadas. El asegurador del propietario del buque ha efectuado un pago provisional a las autoridades de Singapur de S\$500 000 (£190 000).

Las reclamaciones por daños materiales totalizan S\$1,8 millones (£670 000). Incluyen reclamaciones por la limpieza de varios cascos de embarcaciones que resultaron contaminados por hidrocarburos que escaparon del *Evoikos*. Una compañía que interviene en el acondicionamiento de una isla ha presentado una reclamación en la cuantía de S\$1 230 000 (£460 000) por el costo de operaciones de limpieza en la isla.

El propietario del buque y su asegurador han indicado que podrían alegar que las operaciones realizadas en aguas de Singapur (o al menos parte de las mismas) se emprendieron para prevenir o reducir al mínimo los daños debidos a la contaminación en Malasia o Indonesia, y que por consiguiente los costos de las mismas reunirían las condiciones para la indemnización conforme al Convenio del Fondo de 1971. Además, podrían presentarse reclamaciones por operaciones de salvamento no sólo conforme al artículo 13 del Convenio Internacional de Salvamento de 1989 sino también conforme al artículo 14 de dicho Convenio.

En su sesión de octubre de 1999 el Comité Ejecutivo ha mantenido su opinión de que era prematuro para el Comité adoptar una postura sobre estas cuestiones.

Malasia

Han presentado reclamaciones por costos de limpieza el Departamento del Medio Ambiente y los Departamentos de Marina regionales por un total de RM740 000 (£120 000). Una cooperativa de la industria petrolera malasia (PIMMAG), que realizó operaciones de limpieza a petición de las autoridades, ha presentado una reclamación de RM996 000 (£160 000). Se tiene entendido que la reclamación de PIMMAG ha sido pagada por las autoridades malasias.

Se han efectuado evaluaciones de estas reclamaciones tomando como base la información adicional facilitada por las autoridades malasias. Se espera más información de las autoridades con respecto a los costos de limpieza incurridos por el Departamento del Medio Ambiente.

Las reclamaciones relativas a la pesca ascienden a un total de RM1,9 millones (£310 000). Se ha hecho una evaluación preliminar por los expertos técnicos contratados por el asegurador del propietario del buque y el Fondo de 1971. Se espera más información de las autoridades malasias en un futuro próximo.

Indonesia

Las autoridades indonesias han presentado una reclamación al propietario del buque y su asegurador de US\$3,4 millones (£2,1 millones). La reclamación, que no va apoyada por documentación detallada, se refiere a la contaminación de manglares (US\$2 millones), la contaminación de la arena (US\$1,2 millones), la pérdida de ingresos de los pescadores (US\$11 000) y el costo de las operaciones de limpieza (US\$152 000). Las autoridades indonesias han sido invitadas por el asegurador a facilitar más documentación. Esta reclamación ha sido presentada en el proceso de limitación en Singapur.

Dada la escasez de información disponible respecto a las reclamaciones de las autoridades indonesias, el Fondo de 1971 no ha podido expresar opinión alguna acerca de la admisibilidad de la reclamación. Sin embargo, el Director ha manifestado que parece que las cuantías reclamadas conforme a las partidas relativas a la contaminación de manglares y la contaminación de la arena se basan en cálculos abstractos y que estas partidas son, por consiguiente, inadmisibles.

Pagos del Fondo de 1971

En vista de la incertidumbre en cuanto a la cuantía total de las reclamaciones en octubre de 1999, el Comité confirmó sus decisiones en anteriores sesiones de que, por el momento, no se autorizase al Director a efectuar pagos de reclamaciones.

Proceso penal

Después del abordaje se abrió enjuiciamiento penal contra los capitanes de ambos buques. El capitán del *Evoikos* fue condenado a tres meses de cárcel y multas por un total de S\$60 000 (£22 000). El capitán del *Orapin Global* fue condenado a dos meses de cárcel y multa de S\$11 000 (£4 000).

Proceso de limitación

El propietario del buque ha comenzado proceso de limitación en el tribunal de Singapur competente. El tribunal ha determinado la cuantía de limitación aplicable al *Evoikos* en 8 846 941 DEG (£7,5 millones).

KYUNGNAM Nº1

(República de Corea, 7 de noviembre de 1997)

El siniestro

El buque tanque de cabotaje *Kyungnam Nº1* (168 TRB), matriculado en la República de Corea, encalló a la altura de Ulsan (República de Corea). La Policía de Marina calculó que se derramó aproximadamente una tonelada de hidrocarburos de carga. Los expertos del Fondo de 1971 estiman, sin embargo, que hubo un derrame de unas 15 - 20 toneladas. Los hidrocarburos derramados afectaron a varios kilómetros de litoral rocoso.

Existen considerables actividades de acuicultura a lo largo de la costa afectada. Se contaminaron algunas explotaciones de mostaza marina y algunas redes fijas, así como 20 - 30 pequeñas embarcaciones de pesca que estaban amarradas en la zona en el momento del siniestro.

Las operaciones de limpieza en el mar fueron realizadas por la Policía de Marina. El propietario del buque contrató a pescadores y buzos locales para llevar a cabo operaciones de limpieza manual en tierra.

Reclamaciones de indemnización

Hasta ahora se han presentado 31 reclamaciones por un total de Won 971 millones (£532 000). Veintiocho de estas reclamaciones por un total de Won 963 millones (£527 000) han sido determinadas por el Fondo de 1971 en Won 228 millones (£125 000). Se están examinando las tres reclamaciones restantes.

El propietario del buque efectuó pagos de indemnización a seis demandantes en cuantías superiores a las determinadas por el Fondo de 1971. Como consecuencia de ello, el propietario

del buque ha renunciado a su derecho de subrogación contra el fondo de limitación respecto a las seis reclamaciones.

En febrero de 1999 el Comité Ejecutivo decidió que, en vista de las cuantías relativamente reducidas involucradas, el Fondo de 1971 pagase íntegramente todas las reclamaciones reconocidas y presentase reclamaciones subrogadas contra el fondo de limitación del propietario del buque.

A consecuencia de aquella decisión, el Fondo de 1971 pagó Won 225 millones (£116 000) a 11 demandantes en junio de 1999. Una evaluación respecto a una reclamación por limpieza no ha sido aceptada por el demandante.

Proceso de limitación

El Tribunal de Distrito de Ulsan fijó la cuantía de limitación aplicable al *Kyungnam N°1* en Won 43 543 015 (£22 000). El propietario del buque depositó esta cuantía en el tribunal.

El Tribunal decidió que las reclamaciones en el proceso de limitación se presentasen antes del 17 de agosto de 1998. En agosto de 1998 el Fondo de 1971 presentó reclamaciones subrogadas ante el tribunal de limitación por Won 449 millones (£250 000), comprendiendo Won 207 millones (£115 000) por costos de limpieza y Won 242 millones (£130 000) por reclamaciones de pesca. Estas reclamaciones eran las que conocía el Fondo de 1971 a la sazón. Otros seis demandantes presentaron también reclamaciones por costos de limpieza de un total de Won 212 millones (£115 000), y una asociación de pesca presentó una reclamación por Won 752 millones (£410 000). Las reclamaciones presentadas en el tribunal totalizan Won 965 millones (£530 000).

El tribunal de limitación espera a los expertos del Fondo de 1971 para ultimar sus evaluaciones de las reclamaciones pendientes antes de cerrar el proceso de limitación.

PONTOON 300

(Emiratos Árabes Unidos, 7 de enero de 1998)

El siniestro

De la gabarra *Pontoon 300* (4 233 TRB), que estaba siendo remolcada por el remolcador *Falcon 1* frente a Hamriyah en Sharjah, Emiratos Árabes Unidos, se derramó fueloil intermedio. Según informes, la gabarra se había encharcado durante mar gruesa y fuertes vientos del noroeste el 7 de enero de 1998, y había hecho agua al tiempo que perdía hidrocarburos. En el transcurso de la noche del 8 de enero, la gabarra se hundió y fue a parar al fondo del mar a una profundidad de 21 metros, a seis millas marinas de Hamriyah. Se calcula que se derramaron unas 4 000 - 4 500 toneladas de hidrocarburos.

El *Pontoon 300* estaba matriculado en San Vicente y las Granadinas y era propiedad de una compañía de Liberia. La gabarra no estaba amparada por ningún seguro de responsabilidad de contaminación por hidrocarburos. El remolcador *Falcon 1* está matriculado en Abu Dhabi y es propiedad de un ciudadano de ese Emirato.

El *Pontoon 300* era una gabarra de cubierta plana de 8 037 tpm. La gabarra fue construida con 24 tanques de flotabilidad en seis series de cuatro tanques cada una, y un mamparo de doble centro. Los buzos comunicaron indicios de que se había cargado aceite diesel en los tanques de lastre de proa y de popa de la gabarra. La mayoría de los tanques de la gabarra estaban conectados entre sí.

Se realizaron varios intentos infructuosos de poner a flote la gabarra durante enero de 1998. Finalmente la gabarra fue izada el 4 de febrero de 1998 y remolcada al puerto de Hamriyah. Una vez extraídos los residuos de hidrocarburos, la gabarra fue remolcada al mar y hundida intencionadamente.

Operaciones de limpieza

Los hidrocarburos derramados se extendieron por 40 kilómetros de costa, afectando a cuatro Emiratos. El Emirato peor afectado fue Umm Al Quwain.

El Organismo Federal del Medio Ambiente (FEA) coordinó la intervención contra el derrame, con apoyo del Servicio de Fronteras y Guardacostas y autoridades municipales. Las operaciones de limpieza en tierra fueron realizadas por una compañía petrolera y varios contratistas locales. Los residuos oleosos recogidos fueron transportados a un vertedero en el interior. Los trabajos concluyeron en junio de 1998.

Aplicación de los Convenios de 1969 y de 1971

En febrero de 1998 el Comité Ejecutivo decidió que el *Pontoon 300* estaba comprendido dentro de la definición de 'buque' del Convenio de responsabilidad civil de 1969, puesto que había quedado establecido que la gabarra de hecho transportaba hidrocarburos a granel como carga de un lugar a otro.



Pontoon 300 – acumulación de hidrocarburos en el puerto
(fotografía: ITOFF)

Nivel de pagos del Fondo de 1971

Dada la continua incertidumbre sobre si la cuantía total de las reclamaciones pudiera rebasar la cuantía total disponible conforme al Convenio de responsabilidad civil de 1969 y al Convenio del Fondo de 1971 (60 millones de DEG, correspondientes aproximadamente a £51 millones), el Comité Ejecutivo decidió en febrero de 1998 limitar el nivel de los pagos del Fondo de 1971 al 50% de la pérdida o daños de hecho sufridos por cada demandante. En abril de 1998 el Comité aumentó el nivel de los pagos al 75%.

Reclamaciones de indemnización

Al 31 de diciembre de 1999, se habían recibido 11 reclamaciones de indemnización por operaciones de limpieza, por un total de Dhs 7,4 millones (£1,3 millones). Ocho de estas reclamaciones, por un total de Dhs 5,3 millones (£895 000), han sido presentadas por el FEA. Se han hecho evaluaciones preliminares de las reclamaciones del FEA en Dhs 2,8 millones (£470 000), y se ha pedido aclaración respecto a ciertas partidas relativas a algunas de estas reclamaciones. Se han realizado pagos provisionales por un total de Dhs 224 359 (£38 000).

Un contratista local presentó reclamaciones por un total de Dhs 2,2 millones (£370 000) respecto a trabajos de limpieza. Estas reclamaciones se han liquidado en Dhs 2 153 000 (£365 000), y el Fondo de 1971 ha pagado el 75% de la cuantía de liquidación.

Se espera que el municipio de Umm Al Quwain presentará una reclamación en un futuro próximo. Parece que la reclamación estará relacionada con pérdidas sufridas por unos 200 pescadores después del derrame, costos de limpieza de playas, daños a instalaciones del Centro de Investigación de Recursos Marinos, costos de estudios emprendidos por la Universidad de Al Ain y el FEA, y daños a manglares.

Investigación sobre la causa del siniestro

Los abogados del Fondo de 1971 en los Emiratos Árabes Unidos están investigando la causa del siniestro, con la asistencia de expertos técnicos.

Acción judicial contra los propietarios del remolcador *Falcon 1*

En octubre de 1999 el Comité Ejecutivo consideró la posibilidad de recurrir contra el propietario del remolcador *Falcon 1*. Tal reclamación de perjuicios prescribiría, conforme a las leyes de los Emiratos Árabes Unidos, una vez transcurridos tres años a partir de la fecha en que la persona que sufrió los daños tuvo conocimiento del acto que ocasionó dichos daños. Sin embargo, se podría argumentar que los daños de contaminación en este caso surgieron de una operación de remolque, y el plazo de prescripción sería entonces de dos años a partir de la fecha de terminación de la operación.

El Comité decidió por consiguiente que, como precaución, el Fondo de 1971 comenzase la acción judicial contra el propietario del *Falcon 1* dentro del plazo de prescripción de dos años (6 de enero de 2000). Los abogados del Fondo de 1971 han recibido instrucciones en consecuencia.

Proceso penal

En noviembre de 1999 un Tribunal Penal de primera instancia halló culpables a tres demandados individuales y dos sociales de dos cargos: uso indebido de la gabarra *Pontoon 300*, que no estaba en condiciones de navegabilidad y por lo tanto estaba en contravención de las leyes de los EAU; y ocasionado perjuicios a las personas y al medio ambiente mediante el uso de la gabarra innavigable. Los demandados han apelado contra la sentencia.

MARITZA SAYALERO

(Venezuela, 8 de junio de 1998)

El siniestro

El buque tanque de Panamá *Maritza Sayalero* (28 338 TRB) estaba atracado en una terminal de hidrocarburos en la Bahía de Carenero (Venezuela) regentada por Petróleos de Venezuela SA (PDVSA), la compañía nacional de petróleo, donde había de descargar su carga. Cuando el petrolero descargaba aceite diesel medio, un tripulante observó una mancha de hidrocarburos de unos 140 m² en el costado de babor del buque. La tripulación detuvo la operación de descarga. Tomando como base las medidas de los tanques de tierra y de carga del buque, se calculó que se vertieron 262 toneladas de diesel medio del petrolero y otras 699 toneladas de diesel medio de la terminal.

Un buzo comprobó las mangueras y halló dos roturas en la manguera submarina utilizada para descargar el diesel medio. Esta manguera, que pertenecía a la terminal de hidrocarburos, consistía en seis piezas de conducto flexible de unos 9 metros cada una, enganchadas mediante pernos. Un extremo de este juego de conductos fue conectado al oleoducto submarino de tierra y el otro al colector del buque. Las roturas se localizaban en el segundo y tercer conductos desde el extremo que estaba conectado al oleoducto submarino de tierra. La distancia entre el buque y la rotura era de 40 metros aproximadamente.

Operaciones de limpieza

En virtud del Plan Nacional de Emergencia para Contaminación por Hidrocarburos, de Venezuela, la PDVSA está encargada de aplicar las medidas de intervención contra derrames de hidrocarburos en la Bahía de Carenero. PDVSA activó el plan de emergencia y se desplegaron barreras flotantes para proteger zonas sensibles. Una reducida cantidad del diesel medio derramado llegó a una playa cercana y, según informes, afectó a bivalvos que vivían en la zona intermareal. Se realizaron operaciones de limpieza en las playas afectadas. PDVSA encargó a tres órganos venezolanos que determinasen los daños causados al medio ambiente.

Impacto en la pesca y el turismo

Si bien parece que las repercusiones en la pesca y el turismo fueron mínimas, la PDVSA ha calculado que las reclamaciones por pérdidas comerciales serán del orden de US\$700 000 (£425 000). Se tiene entendido que PDVSA ha liquidado algunas reclamaciones. No ha habido ninguna consulta entre PDVSA y el Fondo de 1971 con respecto a la liquidación de las reclamaciones.

Procesos judiciales

La ciudad de Bríon presentó una reclamación de indemnización contra la empresa de la terminal, la PDVSA, el propietario del buque y su asegurador P & I ante el Tribunal Supremo por una cuantía estimada en Bs10 000 millones (£9,6 millones) más costos. La ciudad de Bríon pidió que el Tribunal notifique los procesos al Fondo de 1971. Esta actuación no ha sido puesta todavía en conocimiento del Fondo de 1971.

Aplicación de los Convenios

En su sesión de octubre de 1998, el Comité Ejecutivo tomó nota de que el derrame emanó de una manguera perteneciente a la terminal de hidrocarburos que se había roto a una distancia de 40 metros aproximadamente del colector del buque. El Comité consideró que el transporte marítimo de los hidrocarburos había concluido y que los hidrocarburos no se podían considerar como siendo objeto de transporte por el *Maritza Sayalero* en el momento del derrame. Por tal

razón el Comité decidió que el siniestro quedaba fuera del ámbito de aplicación del Convenio de responsabilidad civil de 1969 y del Convenio del Fondo de 1971.

El Convenio de responsabilidad civil de 1969 y el Convenio del Fondo de 1971 se aplican solamente a derrames de hidrocarburos comprendidos dentro de la definición de 'hidrocarburos' en el artículo 1.5 del Convenio de responsabilidad civil de 1969, que abarca sólo los hidrocarburos persistentes. El Fondo de 1971 ha elaborado una guía no técnica sobre la naturaleza y definición de los hidrocarburos persistentes, que fue examinada por la Asamblea en 1981. En esta guía los hidrocarburos se consideran no persistentes si, en el momento del embarque, al menos el 50% de las fracciones de hidrocarburos, en volumen, se destilan a la temperatura de 340°C, y al menos el 95% de las fracciones de hidrocarburos, en volumen, se destilan a la temperatura de 370°C. El Comité tomó nota en octubre de 1998 de que el análisis de una muestra del aceite diesel medio extraído de los tanques de carga del buque había indicado que se trataba de hidrocarburos no persistentes. El Comité decidió, por consiguiente, que, también por esta razón, el siniestro quedaba fuera del ámbito de aplicación de los Convenios.

Proceso de limitación

El propietario del buque aún no ha comenzado proceso de limitación.

Si el Convenio de responsabilidad civil de 1969 se aplicase al siniestro, la cuantía de limitación aplicable al *Maritza Sayalero* sería del orden de 3 millones de DEG (£2,5 millones).

Investigaciones sobre la causa del siniestro

Un Tribunal penal de primera instancia realiza una investigación sobre la causa del siniestro. El Tribunal determinará si alguien ha incurrido en responsabilidad penal a consecuencia del siniestro.

Una investigación del asegurador del propietario del buque sobre la causa del siniestro ha descartado toda falta o negligencia por parte del buque.

10.3 Siniestros tramitados por el Fondo de 1992 en 1999

Al igual que en la Sección 10.2 del presente Informe, las cuantías de reclamación se han redondeado. La conversión de divisas extranjeras a libras esterlinas es del 30 de diciembre de 1999.

SINIESTRO EN ALEMANIA

(Alemania, 11 de junio de 1996)

El siniestro

Del 20 de junio al 10 de julio de 1996, crudos de petróleo contaminaron la costa alemana y una serie de islas alemanas cercanas a la frontera con Dinamarca en el Mar del Norte. Las autoridades alemanas emprendieron operaciones de limpieza en el mar y en tierra, y se retiraron unas 1 574 toneladas de mezcla de hidrocarburos y arena de las playas.

El Organismo Federal Marítimo e Hidrográfico de Alemania extrajo muestras de los hidrocarburos que fueron arrastrados a la orilla. Las autoridades alemanas han sostenido que las comparaciones con una base de datos químicos analíticos sobre crudos del Mar del Norte,

elaborada originalmente por el Organismo Federal Marítimo e Hidrográfico, indicaron que la contaminación no fue causada por petróleo crudo de plataformas del Mar del Norte. El análisis químico indicó que había crudos libios en las muestras.

Simulaciones de movimientos de corrientes y vientos, realizadas por ordenador por el Organismo Marítimo e Hidrográfico, indicaron que los hidrocarburos podían haber sido descargados entre el 12 y el 18 de junio, aproximadamente a 60 - 100 millas náuticas al noroeste de la isla de Sylt.

Investigaciones de las autoridades alemanas revelaron que el buque tanque ruso *Kuzbass* (88 692 AB) había descargado crudos libios en el puerto de Wilhelmshaven el 11 de junio de 1996. Según las autoridades alemanas, quedaban a bordo unos 46 m³ de hidrocarburos que no podían ser descargados por las bombas del buque.

El *Kuzbass* zarpó de Wilhelmshaven el 11 de junio de 1996 y pasó un punto de control cerca de la estación de Guardacostas de Dover el 14 de junio de 1996. Basándose en una evaluación de los datos facilitados por los Servicios de Información Marítima del Lloyd's, las autoridades alemanas sostienen que no hubo otros movimientos de buques tanque con crudos libios a bordo durante el tiempo y en la zona en cuestión. Según las autoridades alemanas, los análisis de las muestras de hidrocarburos tomadas del *Kuzbass* se ajustaban a los resultados de los análisis de las muestras tomadas en el litoral contaminado.

Las autoridades alemanas se dirigieron al propietario del *Kuzbass* y recabaron que aceptase responsabilidad por la contaminación por hidrocarburos. Declararon que, si no se cumplía esto, las autoridades entablarían acción judicial contra él. El propietario del buque y su asegurador P & I, la West of England Ship Owners' Mutual Insurance Association (Luxemburgo) (West of England Club), informaron a las autoridades que negaban toda responsabilidad por el derrame.

Intervención del Fondo de 1992

Las autoridades alemanas informaron al Fondo de 1992 que, si no prosperasen sus intentos de recobrar el costo de las operaciones de limpieza del propietario del *Kuzbass* y su asegurador, reclamarían contra el Fondo de 1992.

Si las autoridades alemanas cursasen una reclamación contra el Fondo de 1992, surge la cuestión de si han probado que los daños resultaron de un siniestro en el que intervinieron uno o varios buques como se define en el Convenio de responsabilidad civil de 1992 (véase artículo 4.2(b) del Convenio del Fondo de 1992).

La cuantía de limitación aplicable al *Kuzbass* conforme al Convenio de responsabilidad civil de 1992 se estima aproximadamente en 38 millones de DEG (£32 millones).

Acciones judiciales

En julio de 1998 la República Federal de Alemania entabló acciones judiciales en el Tribunal de primera instancia de Flensburg contra el propietario del buque y el West of England Club, reclamando indemnización por el costo de las operaciones de limpieza en una cuantía de DM2,6 millones (£830 000).

En noviembre de 1998 se notificaron las acciones judiciales al Fondo de 1992. En agosto de 1999, el Fondo de 1992 intervino en el proceso a fin de proteger sus intereses.

Las autoridades alemanas han basado sus acciones judiciales, entre otras cosas, en los hechos más arriba expuestos. El Fondo de 1992 examina los documentos presentados en apoyo de dichas acciones.

El propietario del *Kuzbass* y el West of England Club han presentado alegatos al Tribunal. La postura adoptada por el propietario y el Club se resume a continuación.

Los análisis químicos facilitados por las autoridades alemanas han indicado sólo que los hidrocarburos transportados en el *Kuzbass* y los hidrocarburos encontrados en tierra eran ambos originarios de Libia, sin manifestar que la composición química de los mismos era idéntica. Los análisis químicos realizados en nombre del propietario del buque y del Club demostraron, sin embargo, que los hidrocarburos no eran idénticos. En particular, estos últimos análisis demostraron que, si bien ambos hidrocarburos eran de origen libio, los hidrocarburos transportados por el *Kuzbass* eran crudos libios Brega, en tanto que los hidrocarburos contaminantes no eran crudos libios Brega.

Con respecto a la cuestión de si la contaminación por hidrocarburos pudiera haber sido causada por el lavado de los tanques del *Kuzbass*, normalmente el lavado de tanques se llevaría a cabo sólo en casos excepcionales, o sea si un tanque debía ser reparado o si se había de colocar a bordo otra carga que no debiese entrar en contacto con los residuos de la carga transportada en una travesía anterior. En el caso del *Kuzbass*, este buque tanque se dirigía al Mediterráneo a cargar petróleo crudo, y las condiciones de los tanques eran tales que no exigían lavado. Además, no habría sido técnicamente posible extraer mediante bombeo los hidrocarburos que quedaban a bordo.

La ruta seguida por el *Kuzbass* era distante de las zonas donde se suponía que habían sido descargados en el mar los hidrocarburos que causaron la contaminación. Se han facilitado copias de las cartas marinas originales rusas, el cuaderno de derrota, y el diario de a bordo del buque, en apoyo de esta postura.

En cuanto a los datos facilitados por los Servicios de Información Marítima del Lloyd's indicando que no había otros movimientos de petroleros con crudos libios a bordo en junio de 1996 en la zona en cuestión, los informes de dichos Servicios de Información Marítima del Lloyd's abarcan solamente buques tanque cargados, y no facilitan información alguna sobre los movimientos de buques tanque sin carga, que son los que tienen mayor probabilidad de realizar el lavado de tanques.

El propietario del buque y el West of England Club se han referido también a los resultados de la investigación de la policía alemana y del fiscal público italiano^{<2>}, los cuales, según el propietario y el Club, no han hallado ninguna prueba válida para apoyar la acusación contra el *Kuzbass*.

En su respuesta al Tribunal, las autoridades alemanas han señalado los puntos siguientes:

<2> El puerto de descarga del siguiente cargamento estaba en Italia.

El *Kuzbass* había transportado petróleo crudo libio. El análisis de las muestras de los hidrocarburos en las playas contaminadas había dejado sentado que estos hidrocarburos eran también crudos libios. El *Kuzbass* era el único petrolero que pasaba por el Mar del Norte hacia la Bahía de Heligoland en junio de 1996. Existían pruebas a primera vista de que la contaminación sólo podía haber sido causada por el *Kuzbass*. El análisis llevado a cabo en nombre del propietario del buque y el Club no rebatía estas pruebas a primera vista. Era insostenible la afirmación del propietario del buque y el Club de que no eran idénticos los dos hidrocarburos, sobre la base de las normas científicas actuales. El *Kuzbass* tenía una fuga entre un tanque de decantación y un tanque de carga. Ya no se sostenía que la contaminación de hidrocarburos fue causada por el lavado de un solo tanque, sino que la contaminación fue causada por la descarga de lavazas. Hay que suponer, por tanto, que ya en un anterior viaje cargado se había infiltrado sólo carga por la vía de fuga al tanque de decantación, y que éste se había llenado en parte con las lavazas originadas en los anteriores lavados, y que la fuga creó un lodo altamente enriquecido con petróleo crudo. El *Kuzbass* había descargado entonces esta mezcla en el viaje de Cuxhaven al Mediterráneo.

Parece que el Tribunal designará un perito para examinar los indicios en cuanto a los orígenes de los hidrocarburos.

NAKHODKA

(Japón, 2 de enero de 1997)

Véanse páginas 90 - 98 más arriba.

OSUNG Nº3

(República de Corea, 3 de abril de 1997)

Véanse páginas 105 - 107 más arriba.

SINIESTRO EN EL REINO UNIDO

(Reino Unido, 28 de septiembre de 1997)

El 28 y 29 de septiembre de 1997, fueloil para calderas llegó a las playas arenosas de Essex en la costa oriental de Inglaterra, Reino Unido. Las operaciones de limpieza en tierra fueron llevadas a cabo por la administración local. Se desconoce el origen de los hidrocarburos.

La administración local presentó una reclamación de indemnización al Fondo de 1992 por el costo de las operaciones de limpieza, indicado provisionalmente en £10 000 aproximadamente.

Para que este derrame entre dentro del ámbito de aplicación del Convenio del Fondo de 1992, el demandante debe demostrar que los hidrocarburos se originaron en un buque como se define en el artículo 1.1 del Convenio de responsabilidad civil de 1992, que se incluye como referencia en el Convenio del Fondo de 1992, o sea un buque tanque cargado o - en determinadas circunstancias - sin carga.

Los análisis de los hidrocarburos contaminantes indicaron que se trataba de combustible líquido, pero en vista de la reducida cantidad que llegó a las playas, era imposible determinar si se había originado o no en un buque tanque. Por tal razón el Fondo de 1992 desestimó la reclamación.

La administración local informó al Fondo de 1992 en agosto de 1999 de que no cursaría su reclamación contra el Fondo.

SANTA ANNA

(Reino Unido, 1 de enero de 1998)

Secuencia de los sucesos

El buque tanque panameño *Santa Anna* (17 134 AB) arrastró el ancla en un temporal y encalló en las rocas de la costa de Devon (Reino Unido). El buque fue puesto a flote de nuevo el mismo día por un remolcador de emergencia bajo contrato con el Gobierno del Reino Unido. A consecuencia de la encalladura, varios tanques de carga del buque fueron perforados.

El *Santa Anna* iba en lastre, pero tenía unas 270 toneladas de fueloil pesado y 10 toneladas de aceite diesel en tanques de combustible. No se derramaron hidrocarburos a consecuencia de la encalladura y la operación de puesta a flote.

Las autoridades del Reino Unido movilizaron equipo de lucha contra hidrocarburos y aeronaves de reconocimiento.

Reclamación de indemnización

El Gobierno del Reino Unido notificó el siniestro a los FIDAC. En su notificación, el Gobierno manifestó que parecía que no era posible una reclamación conforme a los Convenios de 1969 y de 1971, puesto que dichos Convenios no cubrían las medidas preventivas anteriores al derrame. El Gobierno manifestó asimismo que no parecía posible presentar reclamaciones de indemnización contra el propietario del buque en virtud del Convenio de responsabilidad civil de 1992, ya que el buque estaba matriculado en Panamá, que era Parte en el Convenio de responsabilidad civil de 1969 pero no en el Convenio de responsabilidad civil de 1992.

El Gobierno del Reino Unido presentó una reclamación de £30 000 relativa al costo de movilizar recursos para intervenir contra el posible escape de combustible líquido persistente.

Se calcula que el límite de responsabilidad del *Santa Anna* conforme al Convenio de responsabilidad civil de 1992, en caso de ser aplicable, sería aproximadamente 10,2 millones de DEG (£8,7 millones).

Aplicación de los Convenios de 1992

Este siniestro suscitó tres importantes cuestiones en cuanto a la aplicabilidad del Convenio de responsabilidad civil de 1992 y del Convenio del Fondo de 1992, que fueron estudiadas por el Comité Ejecutivo en su sesión de octubre de 1998.

Aplicabilidad del Convenio de responsabilidad civil de 1992

El Comité Ejecutivo consideró si el Convenio de responsabilidad civil de 1992 se podía aplicar al *Santa Anna*, que estaba matriculado en un Estado Parte en el Convenio de responsabilidad civil de 1969 pero no en el Convenio de responsabilidad civil de 1992. Se

observó que, comoquiera que el suceso había ocurrido antes del 16 de mayo de 1998 (fecha en que surtió efecto la denuncia por el Reino Unido del Convenio de responsabilidad civil de 1969), el Reino Unido estaba obligado por tratado a respetar las disposiciones del Convenio de responsabilidad civil de 1969 respecto a los buques matriculados en Panamá, y que aquel Convenio no cubría las medidas preventivas anteriores al derrame. El Comité adoptó la opinión, sin embargo, de que como el Convenio de responsabilidad civil de 1969 se ocupaba solamente de buques tanque cargados, el Reino Unido podía aplicar el Convenio de responsabilidad civil de 1992 a un buque tanque sin carga matriculado en Panamá.

Definición de 'siniestro'

La cuestión era si la encalladura y posterior puesta a flote constituyen un 'siniestro' tal como se define en los Convenios de 1992. La definición de 'siniestro' en el artículo 1.8 del Convenio de responsabilidad civil de 1992 reza así:

'Siniestro': todo acaecimiento o serie de acaecimientos de origen común de los que se deriven daños ocasionados por contaminación o que creen una amenaza grave e inminente de causar dichos daños.

El Comité adoptó la opinión de que en el caso del *Santa Anna* había tal amenaza grave e inminente y que, por consiguiente, los Convenios de 1992 sí se aplicaban en principio a este siniestro. Se observó, sin embargo, que serían de aplicación los criterios habituales de admisibilidad, esto es que las medidas fuesen razonables desde un punto de vista técnico objetivo.

Definición de 'buque'

La cuestión final era si el *Santa Anna* entraba dentro de la definición de 'buque' estipulada en el artículo 1.1 del Convenio de responsabilidad civil de 1992.

El propietario del buque y su asegurador P & I han adoptado la opinión de que el Convenio de responsabilidad civil de 1992 no era aplicable al siniestro, ya que el *Santa Anna* no quedaba comprendido en la definición de buque. Han asegurado que la reclamación del Gobierno del Reino Unido será liquidada. Han manifestado que simplemente desean dejar sentado que la responsabilidad del propietario del buque respecto a este siniestro se deriva de la sección de la Ley de la Marina Mercante de 1995 que dispone la responsabilidad respecto a derrames de combustible de buques a los que no se aplica el Convenio de responsabilidad civil de 1992.

A consecuencia del examen de esta cuestión por el Comité, la Asamblea creó un Grupo de Trabajo intersesiones para estudiar la interpretación de la definición de 'buque'. Los resultados del estudio del Grupo de Trabajo figuran en la Sección 9.

En su sesión de octubre de 1999, el Comité Ejecutivo observó que el Gobierno del Reino Unido todavía proseguía su reclamación contra el propietario del buque basándose en la responsabilidad objetiva y que la cuantía reclamada era muy inferior a la cuantía de limitación aplicable al buque. El Comité consideró, por lo tanto, que no había necesidad de decidir si el *Santa Anna* entraba dentro de la definición de 'buque'. Se observó, sin embargo, que la cuestión sería revisada a petición de la delegación del Reino Unido si el Gobierno del Reino Unido no lograra recobrar sus costos del propietario del buque.

MILAD 1

(Bahrein, 5 de marzo de 1998)

El siniestro

El 5 de marzo de 1998 el buque tanque de cabotaje *Milad 1* (801 AB) fue interceptado por un contingente de Guardacostas de los Estados Unidos (USCG), de las Fuerzas Marítimas Multinacionales de Intercepción, en aguas internacionales a unas 25 millas marinas al nordeste de Bahrein.

El USCG halló que el petrolero, que transportaba una carga mixta de aceite diesel/petróleo crudo de 1 500 toneladas, tenía una grieta en el casco de aproximadamente 20 cm de largo, que permitía al agua del mar entrar en un tanque de lastre. El USCG consideró que el *Milad 1* estaba en peligro de hundimiento y que presentaba un grave riesgo de contaminación a la costa de Bahrein. El USCG puso una tripulación a bordo para tratar de estabilizar el buque tanque mediante bombas, al objeto de contrarrestar la inundación. El capitán del *Milad 1* pidió permiso para descargar parte de la carga, a fin de situar la grieta por encima de la línea de flotación.

El Centro de Ayuda Mutua para Emergencias en el Mar (MEMAC) estableció contacto con una compañía de reparación de buques radicada en Bahrein, que convino en facilitar un remolcador de salvamento y equipo de reparación para investigar los daños y emprender reparaciones temporales de urgencia.

El 8 de marzo la compañía de reparación de buques inspeccionó el *Milad 1* y descubrió que la grieta había aumentado a 45 cm de largo y continuaba propagándose, necesitando equipo de reparación adicional. El MEMAC estableció contacto con un representante del propietario del *Milad 1*, quien estaba radicado en los Emiratos Árabes Unidos en el momento del siniestro. El representante del propietario estuvo de acuerdo en que se emprendiesen reparaciones de urgencia y asimismo se ofreció a facilitar otro petrolero, el *Al-Mtama*, para alijar el *Milad 1*.

El 11 de marzo el USCG informó que la grieta en el casco del *Milad 1* había aumentado a más de 3 metros. El 12 de marzo, tras consultar con el Gobierno de Bahrein y el MEMAC, el USCG decidió remolcar el *Milad 1* a un lugar más céntrico en el Golfo Pérsico, a unas 50 millas marinas al nordeste de Bahrein. Se pidió a la compañía de reparación de buques que diese escolta al *Milad 1* y se mantuviese en estado de alerta durante la operación de alijo en caso de que resultasen necesarias las reparaciones de urgencia.

El 15 de marzo la carga a bordo del *Milad 1* fue transbordada al *Al-Mtama*, y se permitió zarpar a ambos buques. No se derramaron hidrocarburos en ningún momento durante las operaciones, y no se realizaron reparaciones de urgencia en el mar.

Si bien el MEMAC recibió un telefax manuscrito de un representante del propietario del buque conviniendo en pagar los costos de reparación que hubiese, el MEMAC no pudo recobrar costo alguno por facilitar el buque de salvamento y un equipo de reparación. El MEMAC no ha logrado dejar sentado si el *Milad 1* estaba asegurado a efectos de responsabilidad por contaminación.

Reclamaciones de indemnización

En julio de 1998 el Fondo de 1992 recibió una reclamación de BD21 168 (£35 000) del MEMAC por el costo de facilitar un buque de salvamento y un equipo de reparación para prestar asistencia al *Milad 1*.

En febrero de 1999 el Comité Ejecutivo encargó al Director que tratase con el MEMAC qué medidas podría tener a su disposición el Comité para recobrar del propietario inscrito los costos incurridos. Se informó al Comité de las diversas opciones en su sesión de abril de 1999. El Comité consideró las medidas que el MEMAC podría adoptar en principio para averiguar el paradero del propietario, con miras a recobrar los costos incurridos. El Comité decidió que, teniendo en cuenta todos los factores, el MEMAC había hecho todas las diligencias razonables para interponer los recursos judiciales a su disposición y que la reclamación del MEMAC era por lo tanto admisible.

A raíz de aquella decisión del Comité Ejecutivo, el Director aprobó la reclamación del MEMAC en su totalidad, y se efectuó el pago en junio de 1999.

Posibilidades de que el Fondo de 1992 interponga recurso contra el propietario del buque

En la sesión de abril de 1999 del Comité, se encargó al Director que investigase las posibilidades de que el Fondo de 1992 interpusiese recurso contra el propietario del buque.

El Director recibió útil asesoría de varias delegaciones.

El *Milad 1* tenía a bordo en el momento del siniestro una Patente de Navegación Provisional caducada, expedida por el Registro Internacional de la Marina Mercante de Belice (IMMARBE). El Director se puso en contacto con IMMARBE, que le informó que al saber que el *Milad 1* había sido interceptado por una Fuerza Multinacional de Intercepción, había adoptado medidas inmediatamente para iniciar una actuación punitiva en forma de una Resolución del Adjunto de la Oficina de Registro de Buques de Belice, radicada en Dubai (Emiratos Árabes Unidos), sancionando al propietario del buque con una multa de US\$30 000 (£19 000). El IMMARBE informó que no había tenido contacto con el propietario ni conocimiento alguno del buque desde haber aprobado la Resolución.

El Director contrató los servicios de un investigador para localizar el buque, quien comenzó sus indagaciones en Qatar, que era donde el barco había sido avistado por última vez. La investigación reveló que el *Milad 1* fue desequipado en Sharjah (Emiratos Arabes Unidos) durante un mes aproximado después del siniestro, y luego navegó en condición averiada hasta Basora (Iraq), puerto de matrícula del buque y la tripulación. La información disponible indicaba que el barco fue desequipado en Iraq debido a falta de fondos para emprender las reparaciones necesarias para hacerlo navegable. Se tenía entendido que las reparaciones del buque costarían unos US\$25 000 (£15 500) y que su valor desguazado era de unos US\$65 000 (£40 000). No había resultado posible ponerse en contacto con el propietario del buque. En vista del tiempo que había transcurrido desde el siniestro, es posible que el propietario del buque ya lo haya desguazado.

En octubre de 1999 el Comité Ejecutivo examinó los resultados de las investigaciones. El Comité estaba de acuerdo con el Director en que sería sumamente costoso y difícil proseguir la investigación, como también lo sería toda actuación de resarcimiento. El Comité concluyó que era sumamente reducida la probabilidad de recuperar la cuantía pagada por el Fondo de 1992 en

concepto de indemnización al MEMAC, y por lo tanto decidió que no estaban justificados nuevos empeños a este fin.

MARY ANNE

(Filipinas, 22 de julio de 1999)

El siniestro

La gabarra de navegación marítima y con propulsión propia, matriculada en Filipinas, *Mary Anne* (465 AB), en travesía de la Bahía de Subic a Manila (Filipinas), se anegó durante un ventarrón y marejada y se hundió aproximadamente a 60 metros de profundidad a la altura del puerto de Mariveles, a la entrada de la Bahía de Manila. Se informó que la gabarra transportaba una carga de 711 toneladas de fueloil intermedio así como unas 2,5 toneladas de combustible de gasoil. De la gabarra naufragada escaparon hidrocarburos continuamente durante varios días, pero llegado el 29 de julio la fuga era solamente de unas 1 a 5 toneladas por día, y gran parte de los hidrocarburos que llegaban a la superficie se dispersó de modo natural. Algunos hidrocarburos procedentes al parecer del *Mary Anne* alcanzaron las orillas vecinas al Puerto de Mariveles y de dos islas a la entrada de la Bahía de Manila.

El *Mary Anne* estaba inscrito en la Terra Nova Insurance Company Limited (Terra Nova).



Mary Anne – mancha de hidrocarburos en el mar
(fotografía: ITOPF)

La mayoría de los buques se inscriben tradicionalmente en Asociaciones de Protección e Indemnización (Clubes P & I) que son aseguradoras mutuas. Terra Nova no es un asegurador de este tipo sino una compañía de seguros tradicional que cubre riesgos de P & I a primas fijas.

La cooperación del Fondo de 1992 con los Clubes P & I respecto a la tramitación de siniestros se rige por un Memorando de Entendimiento suscrito en 1985 por el Fondo de 1971 y el Grupo Internacional de Clubes P & I, que se hizo extensivo en 1996 para que se aplicase también al Fondo de 1992. Como la Terra Nova no es miembro del Grupo Internacional, el Memorando no se aplica en este caso. El Director propuso que la Terra Nova y el Fondo de 1992 cooperasen con arreglo al Memorando, lo que había sido el caso en el pasado con respecto a los siniestros que afectaron a los Clubes P & I fuera del Grupo Internacional, pero la propuesta no fue aceptada por Terra Nova. Sin embargo, se acordó que el Fondo de 1992 recibiese copias de los informes del experto de la Federación Internacional Anticontaminación de Armadores de Buques Tanque (ITOPF) que asistió al lugar del siniestro en nombre de Terra Nova para vigilar operaciones y dispensar asesoramiento respecto a operaciones de limpieza.

Limpieza y otras medidas preventivas

Las operaciones de limpieza fueron emprendidas bajo la dirección de la Guardia Costera de Filipinas. El propietario del buque designó una compañía de salvamento local para facilitar servicios de intervención contra derrames de hidrocarburos. Aunque estos servicios comprendían la aportación de equipo de recuperación de hidrocarburos, las condiciones de mar picada impedían su uso y la intervención en el mar se basó en la aspersión de dispersantes desde remolcadores. La limpieza en la orilla supuso la recogida manual de los hidrocarburos y desechos oleosos por mano de obra local contratada por los municipios.

La Terra Nova contrató una compañía de salvamento internacional para trabajar en colaboración con un salvador local, con el fin de localizar la gabarra naufragada y taponar las fugas que hubiese, antes de retirar los hidrocarburos restantes a bordo. Las operaciones fueron al principio obstaculizadas por el mal tiempo, pero los reconocimientos de los restos del naufragio por los buzos y la obturación de respiraderos y otras aberturas quedaron concluidos al final de agosto. Las inspecciones de los buzos indicaron que no quedaban hidrocarburos en ninguno de los tanques de carga, excepto pequeñas cantidades de adherencias. Las inspecciones indicaron también que los tanques de combustible estaban exentos de hidrocarburos.

Reclamaciones de indemnización

Al 31 de diciembre de 1999 la Terra Nova había incurrido en gastos de aproximadamente US\$1 millón (£620 000) respecto al contrato de retirada de hidrocarburos y las operaciones de limpieza.

Se ha indicado que unos 4 000 pescadores tienen como base de operaciones el distrito de Marivcles. No se sabe si el siniestro dará pie a reclamaciones por pérdidas en el sector de la pesca.

La cuantía de limitación aplicable al *Mary Anne* es de 3 millones de DEG (£2,5 millones). Es poco probable que la cuantía total de las reclamaciones reconocidas exceda de la cuantía de indemnización disponible en virtud del Convenio de responsabilidad civil de 1992. Sin embargo, la Terra Nova ha informado al Fondo de 1992 que investiga una serie de anomalías aparentes que rodean al siniestro que, si llegan a probarse, podrían, en opinión de Terra Nova, colocar al propietario del buque en contravención de la póliza de seguros con respecto al buque. Si bien se tiene entendido que las investigaciones aún no han concluido, la Terra Nova ha informado al Fondo de 1992 de su intención de dirigir al propietario del buque más reclamaciones

surgidas del siniestro, y que tal vez solicite al propietario del buque y/o el Fondo de 1992 que recambolen a Terra Nova las cuantías que ha pagado a los demandantes. No se sabe si el propietario del buque tiene la capacidad financiera para hacer frente a sus obligaciones dimanantes del Convenio de responsabilidad civil de 1992.

DOLLY

(Caribe, 5 de noviembre de 1999)

El *Dolly* (289 AB), matriculado en Dominica, transportaba unas 200 toneladas de asfalto cuando se hundió a 25 metros de profundidad en un puerto de Martinica. Al 31 de diciembre de 1999 no había escapado carga.

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

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

Las autoridades habían ordenado al propietario del buque que retirase los restos del naufragio antes del 7 de diciembre de 1999. El propietario no cumplió la orden, y probablemente carecía de recursos económicos para hacerlo. Las autoridades francesas estudian qué medidas se han de adoptar.

El Director informó al Gobierno francés que el Fondo de 1992 se reservaba su postura en cuanto a si el *Dolly* estaba comprendido dentro de la definición de 'buque' estipulada en el Convenio de responsabilidad civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992 y si, por consiguiente, se aplicaba al siniestro el Convenio del Fondo de 1992.

ERIKA

(Francia, 12 de diciembre de 1999)

El siniestro

El 12 de diciembre de 1999 el buque tanque maltés *Erika* (19 666 AB) 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 de salvamento marítimo franceses.

El buque tanque transportaba una carga de 30 000 toneladas de fueloil pesado, de las cuales unas 14 000 toneladas se derramaron en el momento del siniestro. La sección de proa flotó verticalmente durante varias horas antes de hundirse durante la noche del 12 de diciembre a unos 100 metros de profundidad. Una compañía de salvamento francesa logró sujetar un cabo de un remolcador a la sección de popa e intentó remolcarla más lejos de la costa. Sin embargo, durante la mañana del 13 de diciembre la sección de popa se hundió a una profundidad de 130 metros a unas 10 millas marinas de la sección de proa. Se calcula que quedan unas 10 000 toneladas de carga en la sección de proa y otras 6 000 toneladas en la sección de popa. La armada francesa ha empezado un reconocimiento submarino de las dos partes del buque naufragado. El Fondo de 1992 seguirá las investigaciones a través de sus expertos técnicos.

El *Erika* estaba inscrito en la Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Ltd (Steamship Mutual).

Operaciones de limpieza

La Comandancia de Marina francesa de Brest, Bretaña, se encargó de las operaciones de intervención en el mar conforme al Plan Nacional de Emergencias, 'Plan Polmar'. Se movilizaron varias unidades para la recuperación de hidrocarburos en el mar. Los Gobiernos de Alemania, los Países Bajos, España y el Reino Unido también facilitaron embarcaciones de recuperación de hidrocarburos para asistir en la intervención. La Steamship Mutual fletó un asfaltero para recibir los hidrocarburos recuperados. Si bien las operaciones de recuperación de hidrocarburos se vieron obstaculizadas por las graves condiciones atmosféricas y la elevadísima viscosidad de los hidrocarburos, se informó que unas 1 100 toneladas de hidrocarburos fueron recogidas del mar llegado el 31 de diciembre de 1999.

El 25 de diciembre de 1999 en ciertas zonas se ocasionó una fuerte contaminación de las orillas por hidrocarburos. Posteriormente se dio una contaminación extensa pero intermitente en unos 400 kilómetros de litoral. Los Prefectos de los cinco Departamentos afectados se encargaron de la limpieza del litoral con ayuda de las autoridades locales costeras, el Cuerpo de Defensa Civil, cuerpos de bomberos locales y el Ejército. Se crearon ocho centros operativos. Un total de unas 5 000 personas se dedicaron a la limpieza del litoral. La limpieza, que entrañaba principalmente la recogida manual/mecánica de los hidrocarburos, continuará durante algún tiempo en 2000.

El Fondo de 1992 ha seguido las operaciones de limpieza a través de los expertos de la Federación Internacional Anticontaminación de Armadores de Buques Tanque (ITOPF), que llegaron al lugar el 12 de diciembre de 1999, asistidos por varios inspectores locales.

Dos tribunales administrativos designaron expertos para realizar investigaciones sobre la condición de las playas antes del siniestro, y el tipo y alcance de la contaminación causada. El Fondo de 1992 sigue estas investigaciones a través de sus expertos técnicos.

Impacto del derrame

Más de 30 000 aves embandernadas de hidrocarburos (principalmente araos) habían sido recogidas al 31 de diciembre de 1999, la mayoría de las cuales estaban muertas. Se realizaron intentos de limpiar las restantes aves recogidas, la mitad en diversos centros de Francia y el resto en Bélgica, los Países Bajos y el Reino Unido.

Entraron hidrocarburos en una serie de puertos deportivos de la costa, contaminando numerosas embarcaciones de recreo y amarres, así como una zona que mantiene un importante banco de ostras y mejillones. Grandes cantidades de marisco fueron recogidas para el mercado navideño antes de que los hidrocarburos alcanzasen la costa. La costa afectada compara una importante industria turística durante los meses de verano.

Reclamaciones de indemnización

Al 31 de diciembre de 1999 no era posible estimar la cuantía total de las reclamaciones que se derivarán de este siniestro. Sin embargo, las operaciones de limpieza y las operaciones que se realicen para evacuar hidrocarburos de los restos del naufragio, o para impedir que más hidrocarburos escapen de dichos restos, tendrán como consecuencia reclamaciones sustanciales. Se espera que habrá significativas reclamaciones de las industrias de la pesca, maricultura y turismo.

La Steamship Mutual y el Fondo de 1992 decidieron establecer una Oficina de Tramitación de Reclamaciones en la zona afectada pero, llegado el 31 de diciembre de 1999, no había determinado la ubicación de la oficina.

Investigación sobre la causa del siniestro

Se está realizando una investigación penal sobre la causa del siniestro en el Tribunal de Primera Instancia de París.

A petición de varias partes, el Tribunal de Comercio de Dunquerque nombró expertos para investigar la causa del siniestro ('pericia judicial'). El Tribunal de Primera Instancia de Sables d'Olonne también ha designado peritos para investigar la causa del siniestro y para determinar el alcance de los daños causados. Se han hecho intentos de convencer a todas las partes de que se pongan de acuerdo en que sólo debe realizarse una investigación sobre la causa del siniestro, a saber la de Dunquerque, pero la parte que cursó la solicitud al Tribunal de Sables d'Olonne no ha aceptado esta solución.

El Fondo de 1992 sigue las investigaciones a través de sus abogados y expertos técnicos franceses.

Cuantía de limitación del propietario del buque

La cuantía de limitación aplicable al *Erika* en virtud del Convenio de responsabilidad civil de 1992 es aproximadamente de 9,2 millones de DEG (£7,8 millones).



Erika -- limpieza de playas
(fotografía: Agence Maritime Vigneron)

11 MIRANDO AL FUTURO

En los últimos 12 meses se ha producido de nuevo un considerable crecimiento de la participación en el Fondo de 1992. Durante 1999, otros 11 Estados han ratificado el Convenio del Fondo de 1992, situando en 50 el número de Estados Miembros para el final de 2000. Resulta interesante observar que algunos Estados Miembros del Fondo de 1992 no fueron antes Miembros del Fondo de 1971. Llegado el final de 2000, el número de Estados Miembros del Fondo de 1992 será mayor que el número de Estados Miembros del Fondo de 1971.

Con su participación decreciente, el Fondo de 1971 ha entrado en una nueva fase. El Convenio del Fondo de 1971 seguirá en vigor hasta que el número de Estados Miembros quede reducido a dos. Es de esperar que los Gobiernos de los Estados Miembros del Fondo de 1971 se adhieran, con carácter de suma urgencia, a los Protocolos de 1992 y denuncien el Convenio del Fondo de 1971. Antes de poder liquidar el Fondo de 1971, sin embargo, éste deberá hacer frente a sus obligaciones con respecto a todos los siniestros que ocurrieron antes de que el Convenio haya dejado de estar en vigor.

La Secretaría proseguirá sus esfuerzos por llevar a una conclusión satisfactoria, y con la mayor brevedad posible, los casos de contaminación que los Fondos están tramitando actualmente. En particular, la Secretaría se esforzará por agregar a los considerables progresos conseguidos durante 1999 hacia la liquidación de las reclamaciones respecto a una serie de siniestros que afectan al Fondo de 1971.

Una tarea esencial para la Secretaría común a los Fondos de 1971 y de 1992 consiste en consolidar y desarrollar el sistema de indemnización internacional. La Secretaría se esforzará por trabajar para este fin, en interés de ambas Organizaciones y sus respectivos Estados Miembros, y de las víctimas de la contaminación por hidrocarburos.

Como consecuencia de la revisión de los métodos de trabajo de la Secretaría, realizada en 1998, se ha dotado a la Secretaría común de una nueva estructura y mayores recursos. Por consiguiente, la Secretaría se encuentra en una mejor situación para prestar servicios a los Estados Miembros y las víctimas de los siniestros de contaminación por hidrocarburos. El Director espera que la Secretaría podrá trasladarse pronto a nuevas oficinas, que contribuirán a una mayor eficiencia.

ANEXO I

Estructura de los FIDAC

ÓRGANOS RECTORES DEL FONDO DE 1971

ASAMBLEA

Integrada por todos los Estados Miembros

Presidenta en funciones: Sra K Jedral (Polonia)
Vicepresidenta: Sra I Barinova (Federación de Rusia)

COMITÉ EJECUTIVO

60ª y 61ª sesiones

Presidente: Sr A H E Popp QC (Canadá)
Vicepresidenta: Sra M Janssen (Bélgica)

Argelia	Emiratos Árabes Unidos	Malasia
Bélgica	Federación de Rusia	Nigeria
Canadá	Fiji	Nueva Zelandia
Colombia	India	Polonia
Côte d'Ivoire	Italia	Venezuela

62ª sesión

Presidente: Dr M Baradà (Italia)
Vicepresidente: Capitán E A Cely-Nuñez (Colombia)

Colombia	Fiji	Malasia
Côte d'Ivoire	India	Nigeria
Emiratos Árabes Unidos	Italia	Polonia
Federación de Rusia		

ÓRGANOS RECTORES DEL FONDO DE 1992

ASAMBLEA

Integrada por todos los Estados Miembros

4ª sesión

Presidente: Sr C Coppelani (Francia)
Vice-Presidente: Profesor H Tanikawa (Japón)
Capitán A Saúl Bandala (México)

Elegidos para ocupar sus cargos a partir del final de la 4ª sesión

Presidente: Sr W Oosterveen (Países Bajos)

COMITÉ EJECUTIVO

2ª y 5ª sesiones

Presidente: Profesor L S Chai (República de Corea)
Vicepresidente: Sr J Wren (Reino Unido)

Chipre	Grecia	Noruega
Dinamarca	Irlanda	Países Bajos
España	Japón	Reino Unido
Finlandia	Liberia	República de Corea
Filipinas	México	Túnez

SECRETARÍA CONJUNTA

Funcionarios

Sr M Jacobsson	Director
Sr S Osanai	Asesor jurídico
Sr J Nichols	Director del Departamento de Reclamaciones
Sr R Pillai	Director del Departamento de Administración y Finanzas
Sra S Gregory	Funcionaria encargada de reclamaciones
Sr J Maura	Funcionario encargado de reclamaciones
Sra H Warson	Directora del Departamento de Conferencias y Relaciones Exteriores
Sra P Binkhorst-van Romunde	Funcionaria encargada de las finanzas

INTERVENTORES DEL FONDO DE 1971 Y DEL FONDO DE 1992

Controlador e Interventor general
Reino Unido

ANEXO II

Nota sobre los estados financieros publicados de los Fondos de 1971 y 1992

Los estados financieros que figuran en los anexos V a XIII, y XV a XVIII son un extracto de la información que figura en los estados de cuentas de los Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos, 1971 y 1992, examinados por los interventores, correspondientes al ejercicio económico que terminó el 31 de diciembre de 1998 y aprobados por el Comité Ejecutivo del Fondo de 1971 en su 62^{na} sesión actuando en nombre de la Asamblea del Fondo de 1971 y la Asamblea del Fondo de 1992 en su 4^a sesión.

DECLARACIÓN DEL INTERVENTOR EXTERNO

Los extractos de los estados financieros que figuran en los anexos V a XIII y XV a XVIII son coherentes con los estados financieros de los Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos, de 1971 y 1992, verificados por el interventor y correspondientes al ejercicio económico que terminó el 31 de diciembre de 1998.

R Maggs
Director
de la Oficina Nacional del Revisor de Cuentas e Interventor General del Reino Unido
National Audit Office, Reino Unido
31 de enero de 2000

ANEXO III

INFORME DEL INTERVENTOR DE CUENTAS EXTERNO SOBRE LA AUDITORÍA DE CUENTAS DE LOS FONDOS INTERNACIONALES DE INDEMNIZACIÓN DE DAÑOS DEBIDOS A LA CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS DE 1971 Y 1992, PARA EL EJERCICIO ECONÓMICO DEL 1 DE ENERO AL 31 DE DICIEMBRE DE 1998

PRIMERA PARTE - INTRODUCCIÓN

Alcance de la auditoría

1 He revisado los estados financieros del Fondo internacional de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos, 1971 ("Fondo de 1971") y del Fondo internacional de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos, 1992 ("Fondo de 1992") para el ejercicio económico del 1 de enero al 31 de diciembre de 1998. Mi revisión se llevó a cabo teniendo en cuenta las disposiciones del Convenio del Fondo de 1971, del Protocolo de 1992 del Convenio del Fondo de 1971, y el artículo 13 de los respectivos Reglamentos financieros de los Fondos. He llevado a cabo mi auditoría de conformidad con las Normas comunes de auditoría del Grupo de Auditores Externos de las Naciones Unidas y de los organismos especializados y del Organismo Internacional de Energía Atómica. Estas normas exigen que planifique y lleve a cabo la auditoría de manera tal que permita obtener una garantía razonable de que los estados financieros no contengan errores. La Secretaría conjunta de los Fondos, que comprende al Director y al personal por él designado, tuvo a su cargo la preparación de los estados financieros, y es mi deber dar una opinión sobre los mismos basándome en las pruebas obtenidas durante mi auditoría.

2 Además de mi auditoría de los estados de cuentas de los Fondos, he llevado a cabo revisiones con arreglo al artículo 13.3 del Reglamento financiero de los Fondos, que me faculta para formular observaciones con respecto a la administración y gestión de los Fondos. En vista de la posible liquidación del Fondo de 1971, y teniendo en cuenta las participaciones que aún tienen los anteriores miembros de este Fondo que en la actualidad son miembros del Fondo de 1992, he emitido un informe conjunto que contiene mis observaciones sobre ambos Fondos.

Estructura del informe

3 Tras esta introducción, mi informe está estructurado como sigue:

Segunda parte: Continuación de mis recomendaciones y observaciones sobre el Fondo de 1971 para el ejercicio anterior

4 Esta sección (párrafos 10 al 27) contiene mis comentarios sobre las medidas tomadas por la Secretaría en respuesta a las recomendaciones y observaciones realizadas en mi auditoría de 1997 sobre el Fondo de 1971.

Tercera parte: Resultados de la auditoría

5 Esta sección detalla mis observaciones de 1998 con respecto a:

- Los gastos por reclamaciones (párrafos 28 a 34);
- La liquidación del Fondo de 1971 (párrafos 35 a 55); y
- Otras cuestiones financieras (párrafos 56 a 61).

Objetivos de la auditoría

6 El principal objetivo de la auditoría fue formarme una opinión en cuanto a si los ingresos y gastos registrados en 1998 habían sido recibidos y realizados para los fines aprobados por las Asambleas de los Fondos de 1971 y de 1992; si los ingresos y gastos fueron clasificados y registrados adecuadamente de acuerdo con los Reglamentos financieros de los Fondos; y si los estados financieros reflejaban fielmente la situación financiera de los Fondos al 31 de diciembre de 1998.

Enfoque de la auditoría

7 Mi examen se basó en una auditoría experimental, en la que todos los renglones de los estados financieros fueron sometidos a considerables pruebas directas de las transacciones y saldos registrados. Por último, se llevó a cabo un examen para que los resultados financieros reflejaran con precisión los registros contables de los Fondos de 1971 y de 1992 y que se los presentara fielmente.

8 Mi examen de auditoría incluyó una revisión general y análisis de los registros contables y otras pruebas justificativas que consideré necesarias en las circunstancias. Estos procedimientos de auditoría tienen como finalidad principal dar una idea de los estados financieros de los Fondos. En consecuencia, mi trabajo no entrañó una revisión detallada de todos los aspectos de los sistemas de información financiera y presupuestaria de los Fondos de 1971 y de 1992, y los resultados no deben considerarse como una manifestación exhaustiva sobre los mismos.

Resultados generales

9 Sin perjuicio de las observaciones que figuran en el presente informe, mi examen no reveló deficiencia o error alguno que considerara esencial para la exactitud, integridad y validez de los respectivos estados financieros de los Fondos en su conjunto. En consecuencia, he formulado opiniones sin reservas sobre los estados financieros de los Fondos de 1971 y de 1992 para el ejercicio 1998.

SEGUNDA PARTE: MEDIDAS ADOPTADAS POR LA SECRETARÍA EN RESPUESTA A LAS RECOMENDACIONES FORMULADAS EN EL INFORME DE MI AUDITORÍA DEL EJERCICIO ANTERIOR SOBRE EL FONDO DE 1971

Introducción

10 Para el ejercicio financiero 1997, incluí en mi informe los resultados de mi revisión de las reclamaciones y gastos conexos. En particular, las cuestiones que surgieron como consecuencia de las visitas de mi personal a la oficina de tramitación de reclamaciones de Milford Haven para el siniestro del *Sea Empress* y a la oficina de tramitación de reclamaciones de Kobe para el siniestro del *Nakhodka*. También he formulado comentarios sobre otras cuestiones financieras, entre ellas los progresos realizados para resolver el pasivo para contingencias potencial en relación con el siniestro del *Haven*. He efectuado un seguimiento de los principales resultados y recomendaciones del informe del ejercicio anterior para determinar qué medidas adoptó la Secretaría en respuesta a los mismos.

Reclamaciones y Gastos conexos

11 Las principales cuestiones subyacentes en varias de mis recomendaciones sobre este asunto se referían a la necesidad de tratar de manera coherente las reclamaciones y de apoyar la transferencia de las mejores prácticas en la tramitación de reclamaciones entre siniestros existentes y futuros. Teniendo en cuenta estas consideraciones, mis recomendaciones trataron de fortalecer la

orientación facilitada a las oficinas locales de tramitación de reclamaciones y mejorar su gestión general por parte de la Secretaría.

12 Acerca de la necesidad de hacer más efectiva la orientación que se ofrece actualmente a las oficinas de reclamaciones, me complace comprobar que se ha establecido un Grupo de trabajo oficioso al respecto entre la Secretaría y los miembros del subcomité de prevención de la contaminación del Grupo internacional de clubes P & I y de la Asociación Internacional de Armadores Independientes de Petroleros con el fin de elaborar directrices más formales, como podría ser un Manual para las oficinas de tramitación de reclamaciones.

13 Recomendé que los Fondos revisaran sus criterios y procedimientos para efectuar pagos provisionales, e incorporaran directrices sobre este asunto en el manual propuesto. En respuesta a ello, el Director ha comentado que considera muy ventajoso que se simplifique el proceso de pagos provisionales para acelerar los mismos. Sin embargo, le preocupa la posibilidad de que los pagos provisionales puedan exceder la cantidad exigible para el pago definitivo y por ello pone de relieve la necesidad de obtener un informe relativamente completo sobre las evaluaciones antes de que puedan efectuarse los pagos provisionales. También considera que el principal elemento para realizar rápidamente la evaluación provisional de las reclamaciones por operaciones de limpieza consiste en contar en el lugar con un número suficiente de inspectores y expertos durante las mismas. Acerca de si las directrices sobre pagos provisionales deberían incorporarse al manual propuesto, el Director me ha manifestado que ello va a ser objeto de estudio por el Grupo de trabajo.

14 En cuanto a las recomendaciones que formulé para mejorar el sistema de archivo y documentación de los gastos por reclamaciones, tanto en las oficinas de reclamaciones locales como en la sede de los Fondos, el Director me ha informado que se han llevado a cabo en su mayoría las mejoras solicitadas.

15 El Director me ha manifestado que en el futuro se estudiará la aplicación de mi recomendación de que el Fondo debería establecer directrices sobre la estructura y el contenido general de los informes de evaluación. Sin embargo, en cuanto a mi sugerencia de que también se deberían incorporar estas directrices al manual de las oficinas de tramitación de reclamaciones propuesto, considera que ello puede no ser conveniente ya que el personal de tramitación de reclamaciones no es el único que interviene en la evaluación de las reclamaciones y, por lo tanto, preferiría que dichas directrices se documentaran en forma separada.

16 Con respecto al siniestro del *Nakhodka*, recomendé que existía la necesidad de resolver rápidamente importantes cuestiones de principio acerca del costo de las operaciones de limpieza de manera que los pagos de las reclamaciones pudieran hacerse sin más demora. También formulé recomendaciones más generales acerca de la necesidad de una pronta determinación y resolución de importantes cuestiones de principio relativas a reclamaciones futuras. El Director me ha informado que ya se han resuelto la mayoría de las cuestiones de principio pendientes en cuanto a las operaciones de limpieza del siniestro del *Nakhodka*. También reconoce que sería ventajoso si, en la etapa inicial de la evaluación, pudieran identificarse los principios esenciales. Si bien va a examinar si, en el caso de grandes siniestros futuros, tales cuestiones podrían identificarse y someterse a la consideración del Comité Ejecutivo previamente, la experiencia del Fondo de 1971 demostró que, en la práctica, ello no siempre resultó posible. Por ejemplo, en muchos casos, estas cuestiones de principio no fueron identificadas hasta después de que la reclamación en cuestión había sido examinada en cierta profundidad, y el momento para enunciar principios lo dicta principalmente la rapidez con que se generan las reclamaciones y la frecuencia de las sesiones del Comité Ejecutivo.

17 En cuanto a la administración de las oficinas locales de tramitación de reclamaciones, recomendé que la Secretaría debería tener una mayor intervención en las cuestiones administrativas de las mismas. En particular, esto podría lograrse tomando la iniciativa en el establecimiento de la oficina, incluida la contratación del personal, proporcionando asesoramiento continuo en cuestiones

de gestión y revisando las operaciones de manera activa. En respuesta a ello, el Director me ha informado que el fortalecimiento de la gestión de la Secretaría en las oficinas locales de reclamaciones es una importante función del puesto de Jefe del Departamento de Reclamaciones, recientemente creado, y que la Secretaría ha tenido un papel más activo en su gestión, incluyendo visitas regulares por parte de su personal. Sin embargo, el Director desea seguir considerando el alcance de la participación en la gestión de los Fondos, dado que, en la actualidad, tales oficinas funcionan juntamente con el Club P & I que corresponda al siniestro en cuestión.

18 Con respecto a mi recomendación concreta de que el Fondo debería llevar a cabo una revisión del gran volumen de trabajo de la oficina de reclamaciones de Kobe, el Director me ha comunicado que se revisan regularmente el programa de finalización de las evaluaciones como así también la dotación de personal. Desde la visita de mi personal a dicha oficina en agosto de 1998, se contrataron otros dos inspectores y otros dos empleados de apoyo en octubre de 1998 y, en enero de 1999, se contrató a otro inspector, otros dos empleados de apoyo y un contable.

19 En cuanto a mi revisión de los gastos por reclamaciones, efectué varias recomendaciones sobre el empleo de expertos por parte del Fondo, e incluí información más detallada sobre las condiciones de contratación, el nivel de información proporcionado en apoyo de sus funciones y el establecimiento de una base de datos sobre expertos y honorarios.

20 Tengo el agrado de observar que el Director ha iniciado una base de datos, la cual se espera que ayudará a la Secretaría en su futura selección de expertos. El Director también me ha informado que se está trabajando en los términos y condiciones de los contratos con los expertos y abogados que se contratan más regularmente. Si bien el Director cree que, dado el limitado número de expertos disponibles con la adecuada experiencia, y la inmediatez con la que se necesitan sus servicios, puede no ser posible celebrar negociaciones contractuales detalladas con expertos y abogados antes de su nombramiento. Sin embargo, cuando presentan sus facturas, ya se les exige que brinden un detalle pormenorizado de la tarea realizada.

21 A pesar de que hace relativamente poco que elaboré mi informe sobre las cuentas del Fondo para 1997, veo con agrado los pasos positivos que ya ha dado la Secretaría con el fin de poner en práctica mis recomendaciones sobre las reclamaciones y los gastos conexos. Mi personal continuará observando de cerca esta parte de la tarea de la Secretaría, incluyendo las conclusiones del Grupo de trabajo.

Otras cuestiones financieras

Pasivos para contingencias – Siniestro del Haven

22 En el Apéndice III de los estados financieros se muestran los pasivos para contingencias del Fondo de 1971 y la mayoría de ellos se refieren a reclamaciones de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos. Según el Convenio del Fondo de 1971, los pasivos que venzan se cancelarán con contribuciones evaluadas por la Asamblea del Fondo de 1971.

23 Como revela el Apéndice III de los estados financieros, el Fondo de 1971 ha evaluado pasivos para contingencias por un valor de £306 909 000 al 31 de diciembre de 1998, comparado con la cifra de £390 555 000 para 1997. Del total para 1998, £29 737 000 corresponden al siniestro del Haven, y representa pagos realizados con respecto a dicho siniestro al Estado italiano, al Estado francés y al Principado de Mónaco del saldo de la cantidad máxima disponible según el Convenio de 1971, que asciende a 60 millones de Derechos Especiales de Giro (DEG).

24 En mis anteriores auditorías del Fondo de 1971, he formulado mi opinión con reservas sobre los estados financieros del Fondo como resultado de la incertidumbre que rodeaba al resultado del

proceso judicial que siguió a las reclamaciones con respecto al siniestro del *Haven*, acaecido en abril de 1991.

25 En el proceso surgió un desacuerdo en cuanto a la cantidad total disponible para indemnización según dos tratados aplicables, el Convenio de responsabilidad civil de 1969 y el Convenio del Fondo de 1971. Si bien inicialmente se pidió a los tribunales italianos de Génova que decidieran sobre la responsabilidad del Fondo de 1971 siguiendo lo estipulado por el Convenio del Fondo de 1971, en julio de 1998 el Parlamento italiano aprobó una ley que autorizaba al Gobierno italiano a ultimar un acuerdo sobre un arreglo global entre el Fondo, el propietario del buque y el asegurador. Según este acuerdo, las partes retirarían sus acciones judiciales ante los tribunales italianos y se fijaría la cifra máxima de 60 millones de DEG que estipula el Convenio. Este acuerdo, firmado el 4 de marzo de 1999 en Roma por todas las partes en cuestión, despejó la incertidumbre que rodeaba a esos procesos y la necesidad de continuar formulando reservas en mi opinión de auditoría con respecto al pasivo para contingencias del siniestro del *Haven*.

Devolución del IVA

26 Como mencioné en mi informe anterior sobre los estados financieros del Fondo de 1971, se han pagado varias facturas fechadas en 1991, recibidas de bufetes italianos, que incluían el impuesto italiano sobre el valor añadido. En principio, las autoridades italianas han acordado que se devuelva al Fondo de 1971 alrededor de £321 626 correspondientes al impuesto sobre el valor añadido. Si bien los estados financieros no registran las cuantías adeudadas para su reembolso, y a la fecha no se ha reembolsado suma alguna, el Fondo de 1971 todavía espera recibir la totalidad del reembolso.

Contribuyentes en liquidación

27 En mi informe sobre el Fondo de 1971, observé que un contribuyente holandés, que se había declarado en liquidación, adeudaba £9 945. El Director me ha informado que dicho contribuyente no efectuará pago alguno al Fondo de 1971.

TERCERA PARTE – RESULTADOS DE LA AUDITORÍA

Gasto de las Reclamaciones de 1998

Introducción

28 En mi auditoría del ejercicio anterior del Fondo de 1971, llevé a cabo un examen exhaustivo del pago de reclamaciones y de los gastos conexos. El objetivo de dicho examen fue comprobar si los procedimientos de gestión de las reclamaciones del Fondo garantizan que las reclamaciones reciban un trato igualitario y acorde con las reglas y procedimientos establecidos del Fondo, y que las reclamaciones y los gastos conexos se realicen de manera eficaz con respecto al costo.

29 En la segunda parte de mi informe mencioné los adelantos efectuados hasta la fecha por parte de la Secretaría con respecto a las recomendaciones que hice tras mi revisión del gasto de 1997. En su revisión de los gastos debidos a reclamaciones efectuados en 1998, mi personal tomó debida nota del poco tiempo con que contaba la Secretaría para analizar mis recomendaciones anteriores y seguirlas.

Antecedentes

30 Si bien el Fondo de 1992 continuó sin tener gastos por reclamaciones, el total de los gastos por reclamaciones para el Fondo de 1971 en 1998 ascendió a £30 838 205. La mayoría de estos

gastos, cerca del 79%, correspondientes a cuatro siniestros importantes, figura en el cuadro siguiente.

Cuadro – Gastos de reclamaciones del Fondo de 1971 (1 de enero a 31 de diciembre de 1998)

	Total de gastos de reclamaciones £	Porcentaje (del total)
Yuil N°1 (21/9/95)	7 041 971	23%
Nakhodka (2/1/97)	6 961 849	23%
Osung N°3 (3/4/97)	5 656 528	18%
Sea Prince (23/7/95)	4 651 325	15%
Otros siniestros	6 526 532	21%
TOTAL	30 838 205	100%

Método de verificación

31 Mi personal seleccionó y examinó una muestra de las reclamaciones presentadas en 1998 que cubría todos los siniestros por los que se efectuaron pagos en el ejercicio. En la sede del Fondo en Londres, mi personal revisó los legajos pertinentes y la documentación de referencia y entrevistó a personal clave de la Secretaría, entre ellos el asesor jurídico y el Jefe del Departamento de Reclamaciones. Como se detalla en el cuadro, también llevó a cabo un examen general de los gastos efectuados a raíz de los cuatro siniestros principales.

32 Con relación a las observaciones de mi revisión de 1997, formulo a continuación algunos comentarios nuevos que surgen de mi examen de 1998 de la documentación justificativa y de la conciliación de los pagos de reclamaciones.

Documentación justificativa

33 Al revisar la documentación justificativa de los pagos de reclamaciones con respecto a los cuatro siniestros principales, mi personal observó que, en la mayoría de las reclamaciones abonadas en 1998, la Secretaría en Londres no posee la documentación original de las mismas. Tengo entendido que, de acuerdo con prácticas establecidas, dichos documentos se retienen en el lugar del hecho debido a que, en muchos casos, la documentación original de las reclamaciones se encuentra en idiomas que la Secretaría no puede leer, y los funcionarios de reclamaciones no necesitan consultarla regularmente sino que realizan sus revisiones basándose en las evaluaciones efectuadas por los expertos e inspectores quienes, a su vez, han examinado la documentación original. Por lo tanto, la documentación original se encuentra normalmente en la oficina local de reclamaciones (cuando se la haya establecido) o en las oficinas de los expertos locales que intervengan en la tramitación de las reclamaciones. Sin embargo, la mayor parte de la documentación original relacionada con la operación de limpiar los hidrocarburos del *Yuil N°1* y del *Osung N°3*, preparada en inglés, se conserva en la Secretaría, y esas operaciones dieron lugar a la mayoría de las reclamaciones abonadas en 1998 con relación a esos siniestros.

34 Tomando como base el examen de prueba de la documentación original disponible sobre las reclamaciones y las evaluaciones de los expertos que conserva la Secretaría, la revisión de los procedimientos seguidos por parte de la Secretaría y la observación de la tramitación local de las reclamaciones durante la visita efectuada en 1998 a la oficina local de tramitación de las reclamaciones del siniestro del *Nakhodka*, mi personal está satisfecho de que los gastos en concepto de reclamaciones refleja adecuadamente la documentación justificativa original. Sin embargo, para futuras auditorías, mi personal ha acordado con la Secretaría que se debe decidir previamente si va a ser necesario efectuar una visita de auditoría a la oficina local de tramitación de las reclamaciones, o

al experto local, para examinar la documentación original justificativa y analizar los procedimientos seguidos localmente para la tramitación de la documentación.

Liquidación del Fondo de 1971

Introducción

35 La Secretaría me ha expresado su preocupación acerca de las dificultades jurídicas y logísticas relacionadas con la continuidad del funcionamiento del Fondo de 1971 y me ha solicitado asesoramiento acerca de qué nuevas medidas se pueden adoptar para facilitar la liquidación del Fondo. Por lo tanto, he llevado a cabo una revisión de las consecuencias que podría acarrear al Fondo una reducción en el número de sus miembros, en particular sobre la gestión financiera y la administración de su activo neto.

Antecedentes

36 A raíz del establecimiento del Fondo de 1992, el número de miembros del Fondo de 1971 ha disminuido de 75 Estados Parte al 31 de diciembre de 1997 a 52 al 31 de diciembre de 1998; ocho Miembros van a desvincularse del Fondo durante 1999 y por lo menos cuatro Estados Miembros se desvincularán en el año 2000.

37 Como resultado de esta reducción, han disminuido las cantidades totales de hidrocarburos notificadas y recibidas en los Estados Miembros, sobre las que se basan las contribuciones al Fondo, de 1 213 millones de toneladas para 1997 a 317 millones de toneladas para 1998. Además, la Secretaría prevé que es probable que esta cifra descienda a 80 millones de toneladas en el año 2000, y puede que se reduzca hasta tan sólo 35 millones de toneladas para el año 2001.

38 La Secretaría ha señalado a los Estados Miembros que una consecuencia de esta reducción en la contribución básica es el considerable aumento de la carga financiera que puede recaer sobre los contribuyentes en aquellos Estados que sigan siendo Miembros del Fondo de 1971. En este sentido, se debe poner de relieve que, a diferencia de otros muchos organismos internacionales, los Fondos de 1971 y de 1992 no están subvencionados ni garantizados por sus Estados Miembros. Por el contrario, se financian con las recaudaciones provenientes de las entidades (empresas estatales y privadas) que reciben hidrocarburos sujetos a contribución tras el transporte marítimo en los territorios de los Estados Miembros.

Empresa en funcionamiento

39 El Convenio del Fondo de 1971 exige que los receptores de hidrocarburos en aquellos Estados que ya no son Miembros continúen aportando a los gastos de los Fondos de reclamaciones importantes (establecidos para cada siniestro en el que la cifra total pagadera excede el millón de DEG, es decir, aproximadamente £850 000) que deriven de siniestros acaecidos mientras éstos eran miembros. Sin embargo, conforme disminuye la contribución básica del Fondo de 1971, aumenta el riesgo de que los contribuyentes restantes sean incapaces de solventar las posibles reclamaciones debidas a siniestros futuros. Como esta situación podría socavar la capacidad del Fondo para pagar indemnización por las reclamaciones válidas a su vencimiento, he estudiado si la hipótesis de empresa en funcionamiento sigue siendo adecuada para los estados de cuentas del Fondo.

40 El concepto de empresa en funcionamiento es el supuesto que se hace, al valorar el activo y el pasivo de una entidad, de que la misma continuará llevando a cabo sus actividades en un futuro previsible.

41 La norma internacional de auditoría que trata el concepto de empresa en funcionamiento ofrece pautas sobre las responsabilidades del revisor de cuentas en la auditoría de estados financieros

acerca de la conveniencia de aplicar el supuesto de empresa en funcionamiento como base para la preparación de dichos estados contables. En este sentido, la norma establece que, en la preparación de estados financieros, se presume la continuidad de la entidad como una empresa en funcionamiento en el futuro previsible, por lo general por un período que no exceda al año desde la finalización del período, a menos que exista información que indique lo contrario.

42 Al considerar si el Fondo de 1971 continuará cumpliendo con sus obligaciones financieras al 31 de diciembre de 1999, he tenido en cuenta el hecho de que:

- las reclamaciones por siniestros pasados continúan estando adecuadamente justificadas; y
- si bien la reducción del número de miembros durante 1999 provocará la disminución de la contribución básica por hidrocarburos sujetos a contribución, aún así la misma continuará en alrededor del 77% de su nivel al 31 de diciembre de 1998.

43 Sobre esta base, considero que el Fondo de 1971 continuará siendo una empresa en funcionamiento para el ejercicio que concluye el 31 de diciembre de 1999 y, por lo tanto, no he considerado formular distingos en mi opinión sobre los estados financieros del Fondo de 1971 con respecto a esta cuestión. Sin embargo, quedan algunas cuestiones importantes de gestión financiera que me gustaría señalar a los Estados Miembros de ambos Fondos en esta etapa de liquidación del Fondo de 1971, y las detallo a continuación.

Gestión de recursos

44 Observo que la Secretaría siempre ha procurado que existan fondos suficientes para el pago de las reclamaciones a su vencimiento. Los recursos del Fondo son principalmente los ingresos por concepto de las contribuciones anuales cobradas por la Asamblea. Sin embargo, en el movimiento diario, los pagos de reclamaciones pueden provenir de préstamos internos entre los Fondos de reclamaciones importantes y del capital circulante disponible del Fondo. Los órganos directivos de los Fondos han decidido no recurrir a préstamos externos.

45 Conforme disminuye la base contributiva con posterioridad al 31 de diciembre de 1999, cualquier otro siniestro importante que se dé podría menoscabar la capacidad del Fondo de 1971 para conseguir recursos suficientes mediante las contribuciones. Los contribuyentes de los Estados Miembros son responsables de contribuir a las reclamaciones de indemnización que surjan de aquellos siniestros que ocurran mientras sean miembros. En consecuencia, los posibles siniestros futuros serán cubiertos por un grupo menor de contribuyentes y de composición distinta que los siniestros pasados. Las cuantías ya recibidas o que se adelanten, relativas a siniestros pasados, deben reconocerse y protegerse como pertenecientes a esos contribuyentes y no utilizarse para todos los siniestros.

46 En estas circunstancias, puede resultar necesario que la Secretaría considere la implantación de una medida que "circunscriba fondos" o que específicamente asigne fondos a siniestros importantes provenientes del mismo grupo de contribuyentes. Por ejemplo, esto llevaría aparejada la necesidad de:

- restringir los préstamos internos entre los Fondos de reclamaciones importantes a aquellos siniestros en los que participen los mismos contribuyentes; y
- asignar la amplia existencia de efectivo del Fondo de 1971 a cuentas bancarias determinadas, destinadas a cubrir solamente reclamaciones de siniestros donde los mismos contribuyentes sean responsables del pago de las mismas.

47 Reconozco la preocupación de la Secretaría en el sentido de que tales medidas causarían al Fondo considerables dificultades prácticas y operativas. Es obvio, por ejemplo, que la presente combinación de fondos de todas las inversiones existentes del Fondo de 1971 da una mejor tasa de rendimiento, y que sería difícil llevar a cabo inversiones separadas para cada Fondo de reclamaciones importantes y para el Fondo General, dado que es necesario que cada Fondo disponga de la liquidez necesaria para pagar las reclamaciones con muy poco preaviso. Sin embargo, las medidas propuestas servirían para preservar la integridad financiera del Fondo en una situación de liquidación y son cuestiones que un liquidador, si se lo designara (véase el párrafo 55), también necesitaría resolver. En consecuencia, **recomiendo** que la Secretaría brinde pronta consideración a cuál sería la mejor forma de solucionar estas dificultades si fuera necesario proceder de tal manera.

Capital circulante

48 El capital circulante del Fondo de 1971 forma parte del saldo del Fondo General de £8 600 000 trasladados a 1999 (estado financiero IX), que representa el activo neto total del Fondo y es una fuente de recursos internos para pagos de reclamaciones, como se indica en el párrafo 44 supra. Al calcular las contribuciones necesarias para 1998, la Secretaría separó del saldo disponible del Fondo General un capital circulante fijado con anterioridad por la Asamblea en £5 000 000.

49 Sin embargo, debido a la naturaleza de los usos y procedimientos contables establecidos del Fondo de 1971, resulta complicado identificar la cuantía real del activo neto realizable y, por lo tanto, sus recursos inmediatamente disponibles, como los presenta el saldo del Fondo General. Por ejemplo, no todo el activo potencial está incluido en los estados financieros. En particular, no es posible que el Fondo registre los importes exigibles de los contribuyentes hasta no haber recibido de los Estados Miembros los respectivos informes sobre hidrocarburos acerca de las cantidades de hidrocarburos sujetos a contribución recibidos en el ejercicio en cuestión, ni es posible que el Fondo cuantifique la recuperación potencial de los pagos de reclamaciones por parte de terceros. Por otra parte, el activo que se incluye en los estados financieros puede no ser realizable en su totalidad en forma inmediata. Por ejemplo, el Fondo no prevé la posible falta de pago de contribuciones pendientes.

50 En una situación de liquidación, puede resultar necesario volver a calcular el saldo a cuenta nueva del Fondo General para tener en cuenta estas consideraciones, por ejemplo, una posible reducción para reflejar el riesgo de la falta de cobro de las contribuciones pendientes. Ello podría dar como resultado un balance revisado que resultara insuficiente para cubrir el nivel de capital circulante del Fondo fijado por la Asamblea. Como la cuantía del capital circulante disponible está incluida en el cálculo del nivel de las contribuciones futuras, recomiendo que la Secretaría siga de cerca estos ajustes potenciales al saldo del Fondo General.

51 En abril de 1997, la resolución 11 de la Asamblea de 1971 reafirmó el principio establecido en el artículo 44(2) del Convenio de 1971 expresando que las personas de los anteriores Estados Parte que hubieran contribuido al Fondo de 1971 tendrían derecho a participar en forma equitativa en la distribución del activo restante al término de la liquidación del Fondo de 1971. En este sentido, quisiera hacer notar que los cambios previos en la cuantía del capital circulante del Fondo se han hecho como parte del cálculo anual de la cantidad de las contribuciones exigibles para el ejercicio económico siguiente.

52 Cuando en el pasado la Asamblea decidió efectuar una reducción del capital circulante, no se hizo intento alguno de prorratear esta reducción a contribuciones pasadas. La Asamblea había decidido previamente no hacerlo así porque sería gravoso desde el punto de vista práctico efectuar los cálculos necesarios y debido a la posibilidad de que ya no existan los anteriores contribuyentes. También se reconoce que las contribuciones al Fondo General se han hecho todos estos años sin separar en absoluto las sumas utilizadas para pagos de reclamaciones con respecto a una gran cantidad de siniestros y los gastos administrativos. Sin embargo, en una situación de liquidación, es

necesario encontrar un método más equitativo para seguir reduciendo el capital circulante con el objetivo último de distribuirlo en su totalidad. En consecuencia, **recomiendo** que la Secretaría trate de que la Asamblea decida con prontitud acerca de qué métodos prácticos están disponibles con este fin. Esto sería también un punto que debería considerar un liquidador, si se lo designara (véase el párrafo 55).

Liquidación del Fondo de 1971

53 Si bien el Convenio del Fondo de 1971 especifica que cesará en su vigencia cuando queden menos de tres Estados Parte, la Secretaría ya tiene conocimiento de las dificultades relacionadas con mantener al Fondo como una empresa en plena actividad mucho antes de que se llegue a esa situación. Aún cuando se llegue a este punto, se deberá considerar la gestión del activo restante en manos de toda entidad residual y su posterior distribución. La liquidación definitiva de tal entidad residual puede en sí misma demorarse en tanto queden reclamaciones no canceladas, como litigios no resueltos relativos a siniestros pasados referentes al Fondo de 1971.

54 También conozco las dificultades que se experimentan en administrar el Fondo de 1971 como resultado de la reducción en el número de miembros. En particular, la probabilidad de carecer de quórum en las reuniones de los órganos directivos existentes (la Asamblea y el Comité Ejecutivo), ya ha dado como resultado el establecimiento de un órgano de reciente creación: el Consejo de Administración. El Consejo de Administración no requiere quórum y está formado por los Miembros restantes y los anteriores Miembros del Fondo de 1971, si bien éstos últimos tienen derecho a voto sólo con respecto a cuestiones relativas a siniestros acaecidos mientras eran Miembros.

55 La Secretaría ha alentado activamente a los miembros del Fondo de 1971 a que renuncien al Convenio de 1971 y se adhieran a los Protocolos de 1992. Sin embargo, en las circunstancias descritas, y atendiendo a las cuestiones que he mencionado referidas a los recursos del Fondo, **recomiendo firmemente** que la Asamblea, el Comité Ejecutivo o el Consejo de Administración, según corresponda, considere en última instancia la necesidad de designar un liquidador para que se haga cargo de la administración del Fondo de 1971, incluida la liquidación del mismo y la de toda otra futura entidad residual resultante. En particular, se debe considerar el papel del liquidador, su mandato y su relación con el Director. Tengo entendido que el Director ya ha procurado asesoramiento legal acerca de si, en la eventualidad de que el Fondo de 1971 se torne insostenible, el mismo podría cesar legalmente en su funcionamiento antes de que el número de sus miembros se reduzca a menos de tres, como lo estipula el Convenio. Una mayor aclaración sobre el particular ayudaría a los Estados Miembros a decidir acerca de la designación de un liquidador y sus funciones.

Otras cuestiones financieras

Conformidad con el problema informático del año 2000

56 La Secretaría utiliza varios sistemas informáticos y programas para la administración de los Fondos de 1971 y de 1992. Desde hace algún tiempo han tenido conocimiento de que sus sistemas informáticos actuales pueden llegar a tener problemas con el cambio de fecha del año 2000.

57 La Secretaría ha reconocido su responsabilidad de evaluar cabalmente el efecto que puede tener en la actividad y en los estados financieros la imposibilidad de los sistemas informáticos de adaptarse al cambio de fecha del año 2000 dentro de los Fondos. Por lo tanto, en mayo de 1999, se encargó un informe a un especialista en informática acerca de la condición actual y la estrategia futura de sus sistemas.

58 El especialista en informática recomendó que la Secretaría designe a un miembro de su equipo de gestión para que supervise el proyecto de adaptación al año 2000, examine el equipo físico

de sus ordenadores para garantizar que los relojes internos de las mismas cambien correctamente de fecha, y examine las capacidades de sus programas, solicitando garantías de los fabricantes según sea necesario. La Secretaría me ha asegurado que llevaría a la práctica las recomendaciones con respecto al cambio de fecha del año 2000 para octubre de 1999.

Control de suministros y de equipamiento

59 Como se mencionó en la nota 8b de los estados financieros del Fondo 1992, los suministros y el equipamiento del Fondo de 1971 fueron transferidos al Fondo de 1992. De acuerdo con los principios contables establecidos para el Fondo de 1992, la adquisición de equipamiento, mobiliario, equipos de oficina, suministros y libros para la biblioteca no está incluida en el balance general del Fondo de 1992. Dicha nota muestra también que el valor de estos elementos del activo en poder del Fondo de 1992 al 31 de diciembre de 1998 ascendió a £104 576. Como se mencionó en la nota 8b de los estados financieros del Fondo 1992, los suministros y el equipamiento del Fondo de 1971 fueron transferidos al Fondo de 1992. De acuerdo con los principios contables establecidos para el Fondo de 1992, la adquisición de equipamiento, mobiliario, equipos de oficina, suministros y libros para la biblioteca no está incluida en el balance general del Fondo de 1992. Dicha nota muestra también que el valor de estos elementos del activo en manos del Fondo de 1992 al 31 de diciembre de 1998 ascendió a £104 576.

60 Mi personal llevó a cabo un examen experimental de los registros del Fondo de 1992 de los suministros y del equipamiento conforme lo estipula el artículo 13.16d) del Reglamento financiero. Como resultado de este examen, estoy satisfecho de que los registros de los suministros y del equipamiento al 31 de diciembre de 1998 reflejan cabalmente el activo que posee el Fondo de 1992. No se registró pérdida alguna por parte del Fondo de 1992 para el ejercicio económico.

Cantidades canceladas y fraude

61 La Secretaría me ha informado que, durante el ejercicio económico, no hubo cancelaciones en los libros ni se registraron casos de fraude o de presunto fraude.

Agradecimiento

62 Deseo expresar mi aprecio por la eficaz cooperación y asistencia prestadas por el Director y su personal durante el curso de mi auditoría.

Sir John Bourn KCB
Revisor de cuentas e Interventor General, Reino Unido
Interventor Externo

1 de julio de 1999

ANEXO IV

ESTADOS FINANCIEROS DEL FONDO INTERNACIONAL DE INDEMNIZACIÓN DE DAÑOS DEBIDOS A LA CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS, 1971, CORRESPONDIENTES AL AÑO QUE FINALIZÓ EL 31 DE DICIEMBRE DE 1998

DICTAMEN DEL INTERVENTOR EXTERNO

A: la Asamblea del Fondo internacional de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos, 1971

He examinado los estados financieros adjuntos, a saber, los estados financieros I a X, los cuadros I a III y las notas, del Fondo internacional de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos, 1971, correspondientes al ejercicio económico que finalizó el 31 de diciembre de 1998 de conformidad con las Normas generales de comprobación de cuentas del Grupo de interventores de las Naciones Unidas y el Organismo Internacional de Energía Atómica, según procede. El examen que he efectuado comprende asimismo un examen general de los procedimientos de contabilidad y de los registros de la contabilidad y otras pruebas justificativas, según he considerado oportuno en función de las circunstancias.

Opino que los estados de cuentas presentan correctamente la situación financiera al 31 de diciembre de 1998 y los resultados del ejercicio económico que finalizó en tal fecha, de conformidad con los principios de contabilidad declarados del Fondo de 1971, que se han aplicado sobre la misma base que en el ejercicio económico precedente. Asimismo, las transacciones efectuadas se llevaron a cabo de conformidad con el Reglamento financiero y la autorización legislativa.

Según lo dispuesto en el artículo 13 del Reglamento financiero, he elaborado también un extenso informe sobre la comprobación de las cuentas del Fondo.

SIR JOHN BOURN KCB
Revisor de Cuentas e Interventor General, Reino Unido
Interventor Externo

1 de julio de 1999

ANEXO V

Fondo General

FONDO DE 1971: CUENTA DE INGRESOS Y GASTOS CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO ECONÓMICO COMPRENDIDO ENTRE EL 1 DE ENERO Y EL 31 DE DICIEMBRE DE 1998

	<u>1998</u>		<u>1997</u>	
INGRESOS	£	£	£	£
Contribuciones (Cuadro I)				
Contribuciones iniciales		-		70 136
Contribuciones anuales/(Reembolso del capital de operaciones)		(1 972 491)		(4 971 115)
Ajuste correspondiente al prorrateo del ejercicio anterior		<u>366 977</u>		<u>412 253</u>
		(1 605 514)		(4 488 726)
Ingresos varios				
Ingresos varios		5 353		5 571
Ingresos del Fondo de 1992		60 000		-
Transferencia del Fondo de reclamaciones importantes relativa al <i>Senyo Maru</i>		201 533		-
Transferencia del Fondo de reclamaciones importantes relativa al <i>Taiko Maru</i>		-		112 567
Transferencia del Fondo de reclamaciones importantes relativa al <i>Toyotaka Maru</i>		-		104 237
Intereses del préstamo al Fondo de reclamaciones importantes relativos al <i>Vistabella</i>		23 353		20 459
Intereses de las contribuciones pagaderas		3 719		48 947
Intereses de las inversiones		<u>576 220</u>		<u>1 154 983</u>
		<u>870 178</u>		<u>1 446 764</u>
		<u>(735 336)</u>		<u>(3 041 962)</u>
GASTOS				
Gastos de la Secretaría (Estado de cuentas I)				
Obligaciones incurridas		954 789		1 067 942
Reclamaciones (Cuadro II)				
Indemnización		1 455 954		70 528
Gastos relacionados con las reclamaciones (Cuadro II)				
Honorarios		881 903		1 226 620
Viajes		14 951		9 346
Gastos varios		<u>1 506</u>		<u>1 521</u>
		<u>898 360</u>		<u>1 237 487</u>
		<u>3 309 103</u>		<u>2 375 957</u>
Ingresos con los gastos descontados		(4 044 439)		(5 417 919)
Ajustes por cambio de moneda		<u>10 797</u>		<u>(405 164)</u>
(Déficit) Exceso de los ingresos con respecto a los gastos		<u>(4 033 642)</u>		<u>(5 823 083)</u>

ANEXO VI

Fondos de reclamaciones importantes relativos al Haven y al Aegean Sea

CUENTA DE INGRESOS Y GASTOS DEL FONDO DE 1971 CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO ECONÓMICO COMPRENDIDO ENTRE EL 1 DE ENERO Y EL 31 DE DICIEMBRE DE 1998

	Fondo de reclamaciones relativo al Haven				Fondo de reclamaciones importantes relativo al Aegean Sea			
	1998		1997		1998		1997	
	£	£	£	£	£	£	£	£
INGRESOS								
Contribuciones (Cuadro I)								
Ajuste correspondiente al prorrateo de ejercicios económicos anteriores	—	—	<u>30 258</u>	—	—	—	<u>263 006</u>	—
		-		30 258		-		263 006
Ingresos varios								
Intereses de las contribuciones pagaderas	-	-	71 680	-	1 049	-	52 298	-
Intereses de las inversiones	1 785 994	-	1 722 285	-	2 546 378	-	2 165 995	-
Intereses de los préstamos al Fondo de reclamaciones importantes relativos al <i>Osung N°3</i>	-	-	-	-	2 729	-	-	-
Intereses de los préstamos al Fondo de reclamaciones importantes relativos al <i>Nakhodka</i>	—	—	—	—	<u>50 639</u>	—	<u>158 724</u>	—
		<u>1 785 994</u>	<u>1 793 965</u>		<u>2 600 795</u>		<u>2 377 017</u>	
		1 785 994	1 824 223		2 600 795		2 640 023	
GASTOS (Cuadro II)								
Indemnización	-	-	-	-	1 052 359	-	-	-
Honorarios	218 943	-	523 655	-	239 593	-	297 031	-
Viajes	1 667	-	2 927	-	9 851	-	2 969	-
Gastos varios	<u>262</u>	-	<u>303</u>	-	<u>757</u>	-	<u>462</u>	-
		<u>220 872</u>	<u>526 885</u>		<u>1 302 560</u>		<u>300 462</u>	
Exceso (déficit) de los ingresos con respecto a los gastos		1 565 122	1 297 338		1 298 235		2 339 561	
Ajuste por cambio de moneda		928 102	-		-		-	
Saldo pasar a cuenta nueva al 1 de enero		<u>29 305 321</u>	<u>28 007 983</u>		<u>37 735 195</u>		<u>35 395 634</u>	
Saldo al 31 de diciembre		<u>31 798 545</u>	<u>29 305 321</u>		<u>39 033 430</u>		<u>37 735 195</u>	

ANEXO VII
Fondos de reclamaciones importantes relativos al *Braer* y al *Keumdong N°5*

FONDO DE 1971: CUENTA DE INGRESOS Y GASTOS CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO ECONÓMICO COMPRENDIDO ENTRE EL 1 DE ENERO Y EL 31 DE DICIEMBRE DE 1998

	Fondo de reclamaciones importantes relativo al <i>Braer</i>				Fondo de reclamaciones importantes relativo al <i>Keumdong N°5</i>			
	1998		1997		1998		1997	
	£	£	£	£	£	£	£	£
INGRESOS								
Contribuciones (Cuadro I)								
Ajuste correspondiente al prorrateo de años anteriores	<u>19 829</u>		<u>393 504</u>		<u>5 539</u>		<u>133 320</u>	
		19 829		393 504		5 539		133 320
Ingresos varios								
Intereses de las contribuciones pagaderas	-		9 726		-		9 726	
Intereses de las inversiones	430 918		<u>374 533</u>		493 456		<u>428 543</u>	
Ingresos varios	<u> </u>		<u> </u>		<u> </u>		<u> </u>	
		<u>430 918</u>		<u>384 259</u>		<u>493 456</u>		<u>430 396</u>
		450 747		777 763		498 995		563 916
GASTOS (Cuadro II)								
Indemnización	(3 697)		-		-		-	
Honorarios	245 149		<u>241 379</u>		101 513		<u>57 437</u>	
Viajes	7 399		<u>11 586</u>		-		-	
Gastos varios	<u>945</u>		<u>427</u>		<u>49</u>		<u> </u>	
		<u>249 796</u>		<u>253 392</u>		<u>101 562</u>		<u>57 507</u>
Exceso/(déficit) de ingresos con respecto a los gastos		200 951		524 371		397 433		506 409
Saldo pasar a cuenta nueva al 1 de enero		<u>6 361 028</u>		<u>5 836 657</u>		<u>7 206 202</u>		<u>6 699 792</u>
Saldo al 31 de diciembre		<u>6 561 979</u>		<u>6 361 028</u>		<u>7 603 635</u>		<u>7 206 202</u>

ANEXO VIII

Fondos de reclamaciones importantes relativos al *Sea Prince* y *Yeo Myung*

FONDO DE 1971: CUENTA DE INGRESOS Y GASTOS

CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO ECONÓMICO COMPRENDIDO ENTRE EL 1 DE ENERO Y EL 31 DE DICIEMBRE DE 1998

150

	Fondo de reclamaciones importantes relativo al <i>Sea Prince</i>				Fondo de reclamaciones importantes relativo al <i>Yeo Myung</i>			
	1998		1997		1998		1997	
	£	£	£	£	£	£	£	£
INGRESOS								
Contribuciones (Cuadro I)								
Contribuciones anuales (cuarta recaudación)	2 974 310		-		-		-	
Contribuciones anuales (tercera recaudación)	-		4 816 324		-		-	
Contribuciones anuales (segunda recaudación)	-		6 747 898		-		963 986	
Ajuste correspondiente al prorrateo de años anteriores	<u>715 996</u>		<u>243 899</u>		<u>98 639</u>		<u>44 345</u>	
		3 690 306		11 808 121		98 639		1 008 331
Ingresos varios								
Intereses de las contribuciones pagaderas	7 999		5 799		923		704	
Intereses de las inversiones	<u>1 232 251</u>		<u>961 008</u>		<u>195 067</u>		<u>173 075</u>	
		<u>1 240 250</u>		<u>966 807</u>		<u>195 990</u>		<u>173 779</u>
		4 930 556		12 775 018		294 629		1 182 110
GASTOS (Cuadro II)								
Indemnización	4 086 510		4 215 189		147 141		317 850	
Honorarios	562 847		237 500		14 536		64 557	
Viajes	1 880		5 255		-		-	
Gastos varios	<u>88</u>		<u>75</u>		<u>48</u>		<u>56</u>	
		<u>4 651 325</u>		<u>4 558 019</u>		<u>161 725</u>		<u>382 463</u>
Exceso(déficit) de ingresos con respecto a los gastos		279 231		8 216 999		132 904		799 647
Saldo pasar a cuenta nueva al 1 de enero		<u>18 058 023</u>		<u>9 847 028</u>		<u>1 837 067</u>		<u>2 037 420</u>
Saldo al 31 de diciembre		<u>18 337 254</u>		<u>18 064 027</u>		<u>2 969 971</u>		<u>2 837 067</u>

ANEXO IX

Fondos de reclamaciones importantes - *Yuil N°1* y *Senyo Maru*

CUENTA DE INGRESOS Y GASTOS DEL FONDO DE 1971 CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO ECONÓMICO COMPRENDIDO ENTRE EL 1 DE ENERO Y EL 31 DE DICIEMBRE DE 1998

	Fondo de reclamaciones importantes relativo al <i>Yuil N°1</i>				Fondo de reclamaciones importantes relativo al <i>Senyo Maru</i>			
	1998		1997		1998		1997	
	£	£	£	£	£	£	£	£
INGRESOS								
Contribuciones (Cuadro I)								
Contribuciones anuales (tercera recaudación)	-		5 779 589		-		-	
Contribuciones anuales (Segunda recaudación)	-		4 819 928		-		-	
Ajuste correspondiente al prorrateo de años anteriores	543 726		<u>122 205</u>		-		<u>66 518</u>	
		543 726		10 754 725		-		66 518
Ingresos varios								
Intereses de las contribuciones pagaderas	6 208		4 663		-		432	
Intereses de las inversiones	692		364 599		-		104 757	
Suma recuperada de los aseguradores del propietario del buque	-		-		-		<u>1 418 375</u>	
		<u>699 156</u>		<u>369 262</u>		-		<u>1 523 564</u>
		1 242 882		11 123 987		-		1 590 082
GASTOS (Cuadro II)								
Indemnización	8 798							
	140		41 846		-		26 184	
Honorarios	233							
	936		125 840				19 337	
Viajes	9 702							
Gastos varios								
	<u>193</u>		<u>1 605</u>				<u>51</u>	
		<u>7 041 971</u>		<u>169 291</u>				<u>45 572</u>
Exceso/(déficit) de ingresos con respecto a los gastos		(5 799 089)		10 954 696				1 544 510
Saldo pasar a cuenta nueva al 1 de enero		11 061 954		107 258		2 977 698		1 433 185
Haber en la cuenta del contribuyente					2 776 162			
Transferencia al Fondo General					201 533			
						<u>3 977 698</u>		
Saldo al 31 de diciembre		<u>5 262 865</u>		<u>11 061 954</u>		<u>NIL</u>		<u>2 977 695</u>

ANEXO X

Fondos de reclamaciones importantes- *Sea Empress* y *Nakhodka*

FONDO DE 1971: CUENTA DE INGRESOS Y GASTOS CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO ECONÓMICO COMPRENDIDO ENTRE EL 1 DE ENERO Y EL 31 DE DICIEMBRE DE 1998

	Fondo de reclamaciones importantes relativo al <i>Sea Empress</i>				Fondo de reclamaciones importantes relativo al <i>Nakhodka</i>			
	1998		1997		1998		1997	
	£	£	£	£	£	£	£	£
INGRESOS								
Contribuciones (Cuadro I)								
Contribuciones anuales (segunda recaudación)	-		19 862 302		29 810 924		-	
Contribuciones anuales (primera recaudación)	-		9 942 231		-		14 717 793	
Ajuste correspondiente al prorrateo del ejercicio económico anterior	(139 070)		-		56 693		-	
		(139 070)		29 804 533		29 867 617		14 717 793
Ingresos varios								
Intereses de las contribuciones atrasadas	21 480		14 834		53 238		5 309	
Intereses de las inversiones	1 481 151		757 303		246 571		-	
Ingresos varios	557		-		-		-	
		1 503 188		772 137		299 809		5 309
		1 364 118		30 576 670		30 167 426		14 723 102
GASTOS (Cuadro II)								
Indemnización	2 350 654		6 045 226		5 463 564		22 583 161	
Honorarios	480 353		952 762		1 424 910		1 545 577	
Intereses del préstamo de <i>Aegean Sea</i> MCF	-		-		50 639		158 724	
Viajes	2 513		5 700		20 809		23 537	
Gastos diversos	937		12 440		1 927		7 144	
		2 834 457		7 016 128		6 961 849		24 318 443
Exceso (déficit) de ingresos con respecto a gastos	(1 470 339)		23 560 542		23 205 577		(9 595 341)	
Suma pagadera al Fondo General	-		(58 257)		-		-	
Ajustes por el cambio de moneda	-		-		1 765 318		-	
Ajuste por el cambio de moneda con respecto al año anterior	-		-		(384 100)		-	
Saldo pasar a cuenta nueva al 1 de enero	23 502 285		-		(9 595 341)		-	
Estado de cuentas al 31 de diciembre	22 031 946		23 502 285		(14 991 454)		(9 595 341)	

ANEXO XI

Fondos de reclamaciones importantes – *Nissos Amorgos* y *Osung N°3*

FONDO DE 1971: CUENTA DE INGRESOS Y GASTOS CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO ECONÓMICO COMPRENDIDO ENTRE EL 1 DE ENERO Y EL 31 DE DICIEMBRE DE 1998

	Fondo de reclamaciones importantes relativo al <i>Nissos Amorgos</i>		Fondo de reclamaciones importantes relativo al <i>Osung N°3</i>	
	1998	1998	1998	1998
INGRESOS	£	£	£	£
Contribuciones (Cuadro I)				
Contribuciones anuales (primera recaudación)	<u>1 983 912</u>		<u>1 983 912</u>	
		1 983 912		1 983 912
Ingresos varios				
Intereses de contribuciones atrasadas	2 697		2 697	
Intereses de inversiones	<u>124 842</u>		<u>112 204</u>	
		<u>127 539</u>		<u>114 901</u>
		2 111 451		2 098 813
GASTOS(Cuadro II)				
Indemnización	-		4 832 713	
Honorarios	-		62 271	
Intereses del préstamo del <i>Aegean Sea</i> MCF	-		2 729	
Intereses del préstamo del Fondo de 1992	-		29 294	
Viajes	-		4 019	
Gastos varios	<u>-</u>		<u>82</u>	
		-		4 931 108
Exceso/(déficit) de ingresos con respecto a los gastos		<u>2 111 451</u>		<u>(2 832 295)</u>
Estado de cuentas al 31 de diciembre		<u>2 111 451</u>		
Suma adeudada al Fondo de reclamaciones importantes relativo al <i>Aegean Sea</i>				<u>(2 832 295)</u>

ANEXO XII

FONDO DE 1971: ESTADO DE CUENTAS AL 31 DE DICIEMBRE DE 1998

	1998	1997
ACTIVO	£	£
Efectivo en bancos y en caja	154 999 522	139 738 751
Contribuciones pendientes	1 850 517	2 610 543
Suma que adeuda el Fondo de 1992	-	355 320
Suma que adeuda el Fondo de reclamaciones importantes (FRI) relativa al <i>Vistabella</i>	412 722	386 056
Suma que adeuda el FRI relativa al <i>Nakhodka</i> al FRI relativa al <i>Aegean Sea</i>	-	9 595 341
Suma que adeuda el FRI relativa al <i>Osung N°3</i> al FRI relativa al <i>Aegean Sea</i>	2 832 295	-
Tasa reembolsable	98 917	41 607
Activo diverso por cobrar	1 834	14 259
Intereses de contribuciones pagaderas	<u>85 966</u>	<u>26 898</u>
ACTIVO TOTAL	<u>160 281 773</u>	<u>152 768 775</u>
PASIVO		
Fondo de previsión del personal	-	905 366
Cuentas por pagar	14 556	31 213
Obligaciones pendientes	123 077	143 222
Contribuciones pagadas de antemano	122 967	245 053
Cuenta de los contribuyentes	157 913	135 917
Suma adeudada al Fondo de 1992	547 038	-
Suma adeudada al FRI relativa al <i>Haven</i>	31 798 545	29 305 321
Suma adeudada al FRI relativa al <i>Aegean Sea</i>	39 033 430	37 735 195
Suma adeudada al FRI relativa al <i>Braer</i>	6 561 979	6 361 028
Suma adeudada al FRI relativa al <i>Keundong N°5</i>	7 603 635	7 206 202
Suma adeudada al FRI relativa al <i>Sea Prince</i>	18 337 254	18 058 023
Suma adeudada al FRI relativa al <i>Yeo Myung</i>	2 969 971	2 837 067
Suma adeudada al FRI relativa al <i>Yuil N°1</i>	5 262 865	11 061 954
Suma adeudada al FRI relativa al <i>Senyo Maru</i>	-	2 977 695
Suma adeudada al FRI relativa al <i>Sea Empress</i>	22 031 946	23 502 285
Suma adeudada al FRI relativa al <i>Nakhodka</i>	14 991 454	-
Suma adeudada al FRI relativa al <i>Nissos Amorgos</i>	<u>2 111 451</u>	<u>-</u>
PASIVO TOTAL	151 668 081	140 505 541
ESTADO DE CUENTAS DEL FONDO GENERAL	<u>8 613 692</u>	<u>12 263 234</u>
PASIVO TOTAL Y ESTADO DE CUENTAS DEL FONDO GENERAL	<u>160 281 773</u>	<u>152 768 775</u>

ANEXO XIII

FONDO DE 1971: ESTADO DEL FLUJO DE EFECTIVO CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO ECONÓMICO COMPRENDIDO ENTRE EL 1 DE ENERO Y EL 31 DE DICIEMBRE DE 1998

	1998	1998	1997	1997
	£	£	£	£
Efectivo al 1 de enero		139 738 751		115 793 967
ACTIVIDADES DE FUNCIONAMIENTO				
Contribuciones iniciales	14 760		55 084	
Contribuciones recibidas de años anteriores	34 107 897		60 961 984	
Contribuciones recibidas de años anteriores	3 086 265		2 218 580	
Recuperación del <i>Senyo Maru</i>	-		1 418 375	
Ingresos del Fondo de 1992	218 906		124 128	
Intereses recibidos por contribuciones pagaderas	40 942		218 598	
Otras fuentes de ingresos	376 773		443 768	
Recibos de los contribuyentes	76 843		21 019	
Ajustes por cambio de moneda	2 704 217		(405 164)	
Gastos administrativos (Fondos 1971/1992)	(586 802)		(1 539 495)	
Gastos en reclamaciones	(30 761 484)		(38 795 242)	
Reembolso a los contribuyentes	(2 844 218)		(8 601 141)	
Otros pagos en efectivo	<u>(992 736)</u>		<u>(341 225)</u>	
Efectivo neto procedente de las actividades de funcionamiento antes de los cambios del pasivo neto actual	5 441 363		15 779 269	
Aumento (Disminución) del pasivo neto actual	<u>(138 743)</u>		<u>(130 618)</u>	
Corriente de efectivo neta procedente de las actividades de funcionamiento		5 302 620		15 648 651
RENDIMIENTO DEL CAPITAL INVERTIDO				
Intereses de las inversiones	9 958 151		8 296 133	
Entrada neta de efectivo procedente del rendimiento del capital invertido		<u>9 958 151</u>		<u>8 296 133</u>
Efectivo al 31 de diciembre		<u>154 999 522</u>		<u>139 738 751</u>

ANEXO XIV

ESTADO FINANCIERO DEL FONDO INTERNACIONAL DE INDEMNIZACIÓN DE DAÑOS DEBIDOS A LA CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS, 1992, CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO ECONÓMICO FINALIZADO EL 31 DE DICIEMBRE DE 1998

DICTAMEN DEL INTERVENTOR EXTERNO

A: la Asamblea del Fondo internacional de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos, 1992

He examinado los estados financieros adjuntos; a saber, los estados I a VII, los cuadros I a II y las Notas del Fondo internacional de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos, 1992 correspondientes al ejercicio económico que terminó el 31 de diciembre de 1998 de conformidad con las Normas generales de comprobación de cuentas del Grupo de Interventores Externos de las Naciones Unidas y el Organismo Internacional de Energía Atómica, según proceda. El examen que he realizado comprende asimismo una revisión general de los procedimientos de contabilidad y de las pruebas de los estados de cuentas y de otras pruebas justificativas según he considerado oportuno en función de las circunstancias.

Opino que los estados financieros presentan correctamente la situación financiera al 31 de diciembre de 1998 y los resultados de dicho año, de conformidad con los principios de contabilidad declarados del Fondo de 1992, que se han aplicado sobre la misma base que en el ejercicio económico precedente, y las transacciones se han efectuado de conformidad con el Reglamento Financiero y la autorización legislativa.

Según lo dispuesto en el Artículo 13 del Reglamento Financiero, he elaborado asimismo un informe extenso sobre la comprobación de los estados financieros del Fondo.

SIR JOHN BOURN KCB
Revisor de Cuentas e Interventor General, Reino Unido
Interventor Externo

1 de julio de 1999

ANEXO XV

Fondo General

FONDO DE 1992: CUENTA DE INGRESOS Y GASTOS CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO ECONÓMICO COMPRENDIDO ENTRE EL 1 DE ENERO Y EL 31 DE DICIEMBRE DE 1998

	1998		1997	
	£	£	£	£
INGRESOS				
Contribuciones (Cuadro I)				
Contribuciones	5 935 786		6 996 681	
Ajuste correspondiente al prorrateo del ejercicio económico anterior	<u>(1 395)</u>		<u>-</u>	
	5 934 391		6 996 681	
Ingresos varios				
Ingresos varios	236		-	
Reembolso del Fondo de 1971: <i>Osung N°3</i>	1 640 751		-	
Interés del préstamo al Fondo: <i>Osung N°3</i>	29 294		-	
Interés de las contribuciones vencidas y pagaderas	14 802		5 543	
Interés de las inversiones	<u>758 454</u>		<u>245 659</u>	
	<u>2 443 537</u>		<u>251 202</u>	
	<u>8 377 928</u>		<u>7 247 883</u>	
GASTOS				
Gastos de la Secretaría (Estado I)				
Obligaciones incurridas		678 425		479 648
Reclamaciones				
Indemnizaciones		1 640 739		-
Gastos relacionados con las reclamaciones				
Gastos diversos		<u>63</u>		<u>-</u>
		<u>2 319 227</u>		<u>479 648</u>
Exceso/(déficit) de los ingresos con respecto a los gastos		<u>6 058 701</u>		<u>6 768 235</u>

ANEXO XVI

Fondo de reclamaciones importantes del *Nakhodka* y Fondo Provisional de reclamaciones importantes del *Osung N°3*

CUENTA DE INGRESOS Y GASTOS DEL FONDO DE 1992 CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO ECONÓMICO COMPRENDIDO ENTRE EL 1 DE ENERO Y EL 31 DE DICIEMBRE DE 1998

	Fondo de reclamaciones importantes relativo al <i>Nakhodka</i>				Fondo provisional de reclamaciones importantes relativo al <i>Osung N°3</i>	
	1998		1997		1998	
	£	£	£	£	£	£
INGRESOS						
Contribuciones (Cuadro 1)						
Contribuciones	-		6 897 108		3 461 413	
Ajuste correspondiente al prorrateo de años precedentes	(1 110)		-		-	
		(1 110)		6 897 108		3 461 413
Ingresos varios						
Interés contribuciones vencidas	2 740		3 048		7 628	
Interés contribuciones vencidas	445 302		128 540		209 279	
Interés inversiones		<u>448 042</u>		<u>131 588</u>		<u>216 907</u>
		446 932		7 028 696		3 678 320
GASTOS						
Exceso (déficit) de los ingresos con respecto a los gastos		446 932		7 028 696		3 678 320
Saldo pasar a cuenta nueva al 1 de enero		<u>7 028 696</u>		-		-
Saldo al 31 de diciembre		<u>7 475 628</u>		<u>7 028 696</u>		<u>3 678 320</u>

ANEXO XVII

ESTADO DE CUENTAS DEL FONDO DE 1992 AL 31 DE DICIEMBRE DE 1998

	1998	1997
	£	£
ACTIVO		
Efectivo en bancos y en caja	24 323 173	13 715 350
Contribuciones pagaderas	14 557	301 524
Suma que adeuda el Fondo de 1971	547 038	-
Tasas reembolsables	21 507	35
Elementos varios por cobrar	6 985	482
Intereses de las contribuciones vencidas	<u>24 761</u>	<u>3 625</u>
ACTIVOS TOTALES	<u>24 938 021</u>	<u>14 021 016</u>
PASIVO		
Fondo de previsión del personal	851 876	-
Cuentas pagaderas	19 207	-
Obligaciones sin liquidar	107 185	-
Suma adeudada al Fondo de 1971	-	355 320
Contribuciones pagadas de antemano	220 992	110 888
Suma adeudada al Fondo de reclamaciones importantes relativa al <i>Nukhodka</i>	7 475 628	7 028 696
Suma adeudada al Fondo de reclamaciones importantes relativa al <i>Osung N°3</i>	<u>3 678 320</u>	<u>-</u>
PASIVO TOTAL	<u>12 353 208</u>	<u>7 494 904</u>
SALDO DEL FONDO GENERAL	<u>12 584 813</u>	<u>6 526 112</u>
PASIVO TOTAL Y SALDO DEL FONDO GENERAL	<u>24 938 021</u>	<u>14 021 016</u>

ANEXO XVIII

FONDO DE 1992: ESTADO DEL FLUJO DE EFECTIVO CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO ECONÓMICO COMPRENDIDO ENTRE EL 1 DE ENERO Y EL 31 DE DICIEMBRE DE 1998

	1998	1998	1997	1997
	£	£	£	£
Efectivo al 1 de enero		13 715 350		
ACTIVIDADES DE FUNCIONAMIENTO				
Contribuciones recibidas del año precedente	9 388 699		13 592 265	
Contribuciones recibidas de años precedentes	292 962		-	
Intereses recibidos de contribuciones vencidas	4 034		4 966	
Otras fuentes de ingresos	81 838		-	
Sumas recibidas de los contribuyentes	2 953		-	
Sumas recibidas del Fondo de 1971 de reclamaciones importantes relativas al <i>Osung N°3</i>	1 670 045		-	
Suma recibida del Fondo de 1971 relativa al Fondo de Previsión	716 083		-	
Reembolso de los gastos administrativos de 1997 al Fondo de 1971	(355 320)		(237 898)	
Gastos administrativos (Fondos 1971/1992)	(959 372)		-	
Gastos en reclamaciones	(1 640 802)		-	
Reembolso a los contribuyentes	(2 953)		-	
Otros pagos en efectivo	(11 774)		(717)	
Ingresos del Fondo de 1971	<u>(158 906)</u>		<u>(124 128)</u>	
Efectivo neto procedente de las actividades de funcionamiento antes de los cambios del activo neto actual	9 027 487		13 234 488	
Aumento (Disminución) del pasivo neto actual	<u>129 311</u>		<u>106 663</u>	
Corriente de efectivo neto procedente de las actividades de funcionamiento		9 156 798		13 341 151
RECUPERACIÓN DEL CAPITAL INVERTIDO				
Intereses de las inversiones	1 451 025		<u>374 199</u>	
Entrada neta de efectivo procedente de los ingresos derivados de las inversiones		<u>1 451 025</u>		<u>374 199</u>
Efectivo al 31 de diciembre		<u>24 323 173</u>		<u>13 715 350</u>

ANEXO XIX

Fondo de 1971: Hidrocarburos sujetos a contribución recibidos en el año civil de 1998 en los territorios de Estados que eran Miembros del Fondo de 1971 al 31 de diciembre de 1999

De conformidad con los informes presentados hasta el 31 de diciembre de 1999

Estado Miembro	Hidrocarburos sujetos a contribución (toneladas)	% del total
Italia	148 018 442	84,25%
Malasia	14 830 768	8,44%
China (Región Administrativa de Hong Kong)	3 906 009	2,22%
Polonia	3 074 965	1,75%
Sri Lanka	2 092 592	1,19%
Ghana	1 750 787	1,00%
Malta	1 237 514	0,70%
Federación de Rusia	774 172	0,44%
Brunei Darussalam	0	0,00%
Djibouti	0	0,00%
Estonia	0	0,00%
Fiji	0	0,00%
Islandia	0	0,00%
Mauricio	0	0,00%
Eslovenia	0	0,00%
Emiratos Árabes Unidos	0	0,00%
Vanuatu	0	0,00%
	<u>175 685 249</u>	<u>100,00%</u>

Nota: No se han recibido informes al respecto de Albania, Antigua y Barbuda, Benín, Camerún, Colombia, Côte d'Ivoire, Gabón, Gambia, Guyana, India, Kenya, Kuwait, Maldivas, Marruecos, Mauritania, Mozambique, Nigeria, Panamá, Papua Nueva Guinea, Portugal, Qatar, República Árabe Siria, Saint Kitts y Nevis, Seychelles, Sierra Leona, Tonga, Tuvalu y Yugoslavia.

ANEXO XX

Fondo de 1992: Hidrocarburos sujetos a contribución recibidos en el año civil de 1998 en los territorios de Estados que eran Miembros del Fondo de 1992 al 31 de diciembre de 1999

De conformidad con los informes presentados hasta el 31 de diciembre de 1999

Estado Miembro	Hidrocarburos sujetos a contribución (toneladas)	% del total
Japón	262 216 075	23,73%
República de Corea	119 462 262	10,81%
Países Bajos	106 000 621	9,59%
Francia	102 733 798	9,30%
Reino Unido	79 861 625	7,23%
Singapur	74 583 738	6,75%
Alemania	67 869 018	6,14%
España	62 896 817	5,69%
Canadá	46 266 818	4,19%
Australia	30 597 745	2,77%
Noruega	29 597 411	2,68%
Grecia	21 980 311	1,99%
Suecia	20 919 612	1,89%
México	14 839 864	1,34%
Finlandia	10 868 323	0,98%
Bélgica	7 743 402	0,70%
Venezuela	7 603 000	0,69%
Dinamarca	6 603 754	0,60%
Filipinas	5 916 807	0,54%
Nueva Zelanda	4 937 322	0,45%
Bahamas	4 681 503	0,42%
Irlanda	4 597 784	0,42%
Croacia	3 322 643	0,30%
Túnez	2 691 313	0,24%
Jamaica	2 505 872	0,23%
Chipre	1 863 730	0,17%
Uruguay	1 779 839	0,16%
Barbados	157 492	0,01%
Islandia	0	0,00%
Letonia	0	0,00%
Liberia	0	0,00%
Islas Marshall	0	0,00%
Mónaco	0	0,00%
Omán	0	0,00%
Emiratos Árabes Unidos	0	0,00%
	<u>1 105 098 499</u>	<u>100,00%</u>

Notas: No se han recibido informes al respecto de Argelia, Bahrein, Belice y Granada.
El informe de las Filipinas estaba incompleto.

RESUMEN DE SINIESTROS: FONDO DE 1971

ANEXO XXI

ANEXO
RESUMEN DE

(31 de diciembre

Para este cuadro, los daños se han agrupado en las categorías siguientes:

	Buque	Fecha del siniestro	Lugar del siniestro	Estado de abanderamiento del buque	Arqueo bruto (AB)	Límite de responsabilidad del propietario del buque conforme al CRC aplicable	Causa del siniestro
1	<i>Irving Whale</i>	7.9.70	Golfo de San Lorenzo, Canadá	Canadá	2 261	(desconocido)	Hundimiento
2	<i>Antonio Gramsci</i>	27.2.79	Ventspils, URSS	URSS	27 694	RbIs 2 431 584	Encalladura
3	<i>Miya Maru N°8</i>	22.3.79	Bisan Seto, Japón	Japón	997	¥37 710 340	Abordaje
4	<i>Tarpenbek</i>	21.6.79	Selsey Bill, Reino Unido	República Federal de Alemania	999	£64 356	Abordaje
5	<i>Mebarizaki Maru N°5</i>	8.12.79	Mebaru, Japón	Japón	19	¥845 480	Hundimiento
6	<i>Showa Maru</i>	9.1.80	Naruto Strait, Japón	Japón	199	¥8 123 140	Abordaje
7	<i>Unsei Maru</i>	9.1.80	Akunc, Japón	Japón	99	¥3 143 180	Abordaje
8	<i>Tanio</i>	7.3.80	Bretaña, Francia	Madagascar	18 048	FFr11 833 718	Rotura
9	<i>Furenas</i>	3.6.80	Oresund, Suecia	Suecia	999	SKr612 443	Abordaje
10	<i>Hosei Maru</i>	21.8.80	Miyagi, Japón	Japón	983	¥35 765 920	Abordaje

SINIESTROS: FONDO DE 1971

de 1999)

- Limpieza (incluidas las medidas preventivas)
- Relacionados con la pesca
- Relacionados con el turismo
- Relacionados con cultivos
- Otras pérdidas de ingresos
- Otros daños materiales
- Daños al medio ambiente

Cantidad de hidrocarburos derramados (toneladas)	Indemnización (Cuantías pagadas por el Fondo de 1971, a menos que se indique lo contrario)	Notas	
(desconocida)		<i>Irving Whale</i> puesto a flote en 1996. El Tribunal canadiense desechó la acción judicial contra el Fondo de 1971 ya que éste no podía ser juzgado responsable de sucesos que ocurrieron antes de que el Convenio del Fondo de 1971 entrase en vigor para Canadá.	1
5 500	Limpieza SKr95 707 157		2
540	Limpieza ¥108 589 104 Relacionados con la pesca ¥31 521 478 Indemnización ¥9 427 585 ¥149 538 167	¥5 438 909 recuperados por vía de recurso.	3
(desconocida)	Limpieza £363 550		4
10	Limpieza ¥7 477 481 Relacionados con la pesca ¥2 710 854 Indemnización ¥211 370 ¥10 399 705		5
100	Limpieza ¥10 408 369 Relacionados con la pesca ¥92 696 505 Indemnización ¥2 030 785 ¥105 135 659	¥9 893 496 recuperados por vía de recurso.	6
<140		Debido a la distribución de responsabilidad entre los dos buques que intervinieron en el abordaje, el Fondo de 1971 no tuvo que pagar ninguna indemnización.	7
13 500	Limpieza FFr219 164 465 Relacionados con el turismo FFr2 429 338 Relacionados con la pesca FFr52 024 Otras pérdidas de ingresos FFr494 816 FFr222 140 643	El pago total era igual al límite de indemnización disponible en virtud del Convenio del Fondo de 1971; los pagos del Fondo de 1971 representaban el 63,85% de las cuantías aceptadas. Fueron recuperados US\$17 480 028 por vía de recurso.	8
200	Limpieza SKr3 187 687 Limpieza DKr418 589 Indemnización SKr153 111	SKr449 961 recuperados por vía de recurso.	9
270	Limpieza ¥163 051 598 Relacionados con la pesca ¥50 271 267 Indemnización ¥8 941 480 ¥222 264 345	¥18 221 905 recuperados por vía de recurso.	10

	Buque	Fecha del siniestro	Lugar del siniestro	Estado de abanderamiento del buque	Arqueo bruto (AB)	Límite de responsabilidad del propietario del buque conforme al CRC aplicable	Causa del siniestro
11	<i>José Martí</i>	7.1.81	Dalaró, Suecia	URSS	27 706	SKr23 844 593	Encalladura
12	<i>Suna Maru N°11</i>	21.11.81	Karatsu, Japón	Japón	199	¥7 396 340	Encalladura
13	<i>Globe Asimi</i>	22.11.81	Klaipeda, URSS	Gibraltar	12 404	Rbls 1 350 324	Encalladura
14	<i>Ondina</i>	3.3.82	Hamburgo, República Federal de Alemania	Países Bajos	31 030	DM10 080 383	Descarga
15	<i>Shiota Maru N°2</i>	31.3.82	Isla Takashima, Japón	Japón	161	¥6 304 300	Encalladura
16	<i>Fukutoko Maru N°8</i>	3.4.82	Bahía de Tachibana, Japón	Japón	499	¥20 844 440	Abordaje
17	<i>Kifuku Maru N°35</i>	1.12.82	Ishinomaki, Japón	Japón	107	¥4 271 560	Hundimiento
18	<i>Shinkai Maru N°3</i>	21.6.83	Ichikawa, Japón	Japón	48	¥1 880 940	Descarga
19	<i>Eiko Maru N°1</i>	13.8.83	Karakuwazaki, Japón	Japón	999	¥39 445 920	Abordaje
20	<i>Koci Maru N°3</i>	22.12.83	Nagoya, Japón	Japón	82	¥3 091 660	Abordaje
21	<i>Tsumehisa Maru N°8</i>	26.8.84	Osaka, Japón	Japón	38	¥964 800	Hundimiento
22	<i>Koho Maru N°3</i>	5.11.84	Hiroshima, Japón	Japón	199	¥5 385 920	Encalladura
23	<i>Kashun Maru N°1</i>	5.3.85	Bahía de Tokio, Japón	Japón	68	¥1 896 320	Abordaje
24	<i>Patmos</i>	21.3.85	Estrecho de Mesina, Italia	Grecia	51 627	Lit 13 263 703 650	Abordaje
25	<i>Jan</i>	2.8.85	Aalborg, Dinamarca	República Federal de Alemania	1 400	DKr1 576 170	Encalladura

Cantidad de hidrocarburos derramados (toneladas)	Indemnización (Cuantías pagadas por el Fondo de 1971, a menos que se indique lo contrario)	Notas	
1 000		Los daños totales son inferiores a la responsabilidad del propietario del buque (se reclamaron SKr20 361 000 por limpieza). La defensa del propietario del buque de que se le exonerase de responsabilidad fue rechazada en el fallo definitivo del tribunal.	11
10	Limpieza Indemnización ¥6 426 857 ¥1 849 085 ¥8 275 942		12
>16 000	Indemnización US\$467 953	No hubo daños en un Estado Miembro del Fondo de 1971.	13
200-300	Limpieza DM11 345 174		14
20	Limpieza Relacionados con la pesca Indemnización ¥46 524 524 ¥24 571 190 ¥1 576 075 ¥72 671 789		15
85	Limpieza Relacionados con la pesca Indemnización ¥200 476 274 ¥163 255 481 ¥5 211 110 ¥368 942 865		16
33	Indemnización ¥598 181	Los daños totales son inferiores a la responsabilidad del propietario del buque.	17
3.5	Limpieza Indemnización ¥1 005 160 ¥470 235 ¥1 475 395		18
357	Limpieza Relacionados con la pesca Indemnización ¥23 193 525 ¥1 541 584 ¥9 861 480 ¥34 596 589	¥14 843 746 recuperados por vía de recurso.	19
49	Limpieza Relacionados con la pesca Indemnización ¥18 010 269 ¥8 971 979 ¥772 915 ¥27 755 163	¥8 994 083 recuperados por vía de recurso.	20
30	Limpieza Indemnización ¥16 610 200 ¥241 200 ¥16 851 400		21
20	Limpieza Relacionados con la pesca Indemnización ¥68 609 674 ¥25 502 144 ¥1 346 480 ¥95 458 298		22
80	Limpieza Indemnización ¥26 124 589 ¥474 080 ¥26 598 669	¥8 866 222 recuperados por vía de recurso.	23
700		Los daños totales acordados extrajudicialmente o decididos por el tribunal (Lit 11 583 298 650) son inferiores a la responsabilidad del propietario del buque.	24
300	Limpieza Indemnización DKr9 455 661 DKr394 043 DKr9 849 704		25

	Buque	Fecha del siniestro	Lugar del siniestro	Estado de abanderamiento del buque	Arqueo bruto (AB)	Límite de responsabilidad del propietario del buque conforme al CRC aplicable	Causa del siniestro
26	<i>Rose Garden Maru</i>	26.12.85	Umm Al Qaiwain, Emiratos Árabes Unidos	Panamá	2 621	US\$364 182 (estimación)	Descarga de hidrocarburos
27	<i>Brady Maria</i>	3.1.86	Estuario del Elba, República Federal de Alemania	Panamá	996	DM324 629	Abordaje
28	<i>Take Maru N°6</i>	9.1.86	Sakai-Senboku, Japón	Japón	83	¥3 876 800	Descarga de hidrocarburos
29	<i>Oued Gueterini</i>	18.12.86	Argel, Argelia	Argelia	1 576	Din1 175 064	Descarga
30	<i>Thumtank 5</i>	21.12.86	Gävle, Suecia	Suecia	2 866	SKr2 741 746	Encalladura
31	<i>Antonio Gramsci</i>	6.2.87	Borgå, Finlandia	URSS	27 706	Rbls 2 431 854	Encalladura
32	<i>Southern Eagle</i>	15.6.87	Suda Misaki, Japón	Panamá	4 461	¥93 874 528	Abordaje
33	<i>El Hani</i>	22.7.87	Indonesia	Libia	81 412	£7 900 000 (estimación)	Encalladura
34	<i>Akari</i>	25.8.87	Dubai, Emiratos Árabes Unidos	Panamá	1 345	£92 800 (estimación)	Incendio
35	<i>Tolmuros</i>	11.9.87	Costa occidental, Suecia	Grecia	48 914	SKr50 000 000 (estimación)	Desconocida
36	<i>Hinode Maru N°1</i>	18.12.87	Yawatahama, Japón	Japón	19	¥608 000	Mal manejo de la carga
37	<i>Amazzone</i>	31.1.88	Bretaña, Francia	Italia	18 325	FFr13 860 369	Tanques averiados por temporal
38	<i>Taiyo Maru N°13</i>	12.3.88	Yokohama, Japón	Japón	86	¥2 476 800	Descarga
39	<i>Czantorja</i>	8.5.88	St Romuald, Canadá	Canadá	81 197	(desconocido)	Choque con muelle
40	<i>Kasuga Maru N°1</i>	10.12.88	Kyoga Misaki, Japón	Japón	480	¥17 015 040	Hundimiento

Cantidad de hidrocarburos derramados (toneladas)	Indemnización (Cuantías pagadas por el Fondo de 1971, a menos que se indique lo contrario)	Notas	
<i>(desconocida)</i>		Se retiró la reclamación contra el Fondo de 1971 (US\$44 204).	26
200	Limpieza DM3 220 511	DM333 027 recuperados por vía de recurso.	27
0.1	Indemnización ¥104 987	Los daños totales son inferiores a la responsabilidad del propietario del buque.	28
15	Limpieza US\$1 133 Limpieza FFr708 824 Limpieza Din5 650 Otras pérdidas de ingresos £126 120 Indemnización Din293 766		29
150-200	Limpieza SKr23 168 271 Relacionados con la pesca SKr49 361 Indemnización SKr685 437 SKr23 903 069		30
600-700	Limpieza FMI 849 924	Las reclamaciones de limpieza de la URSS (Rbls 1 417 448) no fueron pagadas por el Fondo de 1971 ya que la URSS no era Miembro del Fondo de 1971 en el momento del siniestro.	31
15		Los daños totales son inferiores a la responsabilidad del propietario del buque (fueron acordados ¥35 346 679 por limpieza y ¥51 521 183 relacionados con la pesca).	32
3 000		No se dio curso a la reclamación de limpieza (US\$242 800).	33
1 000	Limpieza Dhr 864 293 Limpieza US\$187 165	Fueron reembolsados US\$160 000 por el asegurador del propietario del buque.	34
200		No se dio curso a la reclamación de limpieza (SKr100 639 999), ya que se retiró la acción jurídica del Gobierno sueco contra el propietario del buque y el Fondo de 1971.	35
25	Limpieza ¥1 847 225 Indemnización ¥152 000 ¥1 999 225		36
2 000	Limpieza FFr1 141 185 Relacionados con la pesca FFr145 792 FFr1 286 977	Fueron recobrados FFr1 000 000 del asegurador del propietario del buque.	37
6	Limpieza ¥6 134 885 Indemnización ¥619 200 ¥6 754 085		38
<i>(desconocida)</i>		No es aplicable el Convenio del Fondo de 1971, ya que el siniestro ocurrió antes de que el Convenio entrase en vigor para Canadá. No se dio curso a la reclamación de limpieza (Can\$1 787 771).	39
1 100	Limpieza ¥371 865 167 Relacionados con la pesca ¥53 500 000 Indemnización ¥4 253 760 ¥429 618 927		40

	Buque	Fecha del siniestro	Lugar del siniestro	Estado de abanderamiento del buque	Arqueo bruto (AB)	Límite de responsabilidad del propietario del buque conforme al CRC aplicable	Causa del siniestro
41	<i>Nestucca</i>	23.12.88	Isla de Vancouver, Canadá	Estados Unidos de América	1 612	(desconocido)	Abordaje
42	<i>Fukkol Maru N°12</i>	15.5.89	Shiogama, Japón	Japón	94	¥2 198 400	Rebose de tubería de entrada
43	<i>Tsubame Maru N°58</i>	18.5.89	Shiogama, Japón	Japón	74	¥2 971 520	Mal manejo del transvase de hidrocarburos
44	<i>Tsubame Maru N°16</i>	15.6.89	Kushiro, Japón	Japón	56	¥1 613 120	Descarga
45	<i>Kifuku Maru N°103</i>	28.6.89	Otsuji, Japón	Japón	59	¥1 727 040	Mal manejo de la carga
46	<i>Nancy Orr Gaucher</i>	25.7.89	Hamilton, Canadá	Liberia	2 829	Can\$473 766	Rebose durante descarga
47	<i>Dainichi Maru N°5</i>	28.10.89	Yaizu, Japón	Japón	174	¥4 199 680	Mal manejo de la carga
48	<i>Daito Maru N°3</i>	5.4.90	Yokohama, Japón	Japón	93	¥2 495 360	Mal manejo de la carga
49	<i>Kazuei Maru N°10</i>	11.4.90	Osaka, Japón	Japón	121	¥3 476 160	Abordaje
50	<i>Fiyl Maru N°3</i>	12.4.90	Yokohama, Japón	Japón	199	¥5 352 000	Rebose durante operación de abastecimiento
51	<i>Volgoneft 263</i>	14.5.90	Karlskrona, Suecia	URSS	3 566	SKr3 205 204	Abordaje
52	<i>Hato Maru N°2</i>	27.7.90	Kobe, Japón	Japón	31	¥803 200	Mal manejo de la carga
53	<i>Bonito</i>	12.10.90	Río Tamesis, Reino Unido	Suecia	2 866	£241 000 (estimación)	Mal manejo de la carga
54	<i>Rio Orinoco</i>	16.10.90	Isla de Anticosti, Canadá	Islas Caimán	5 999	Can\$1 182 617	Encalladora
55	<i>Portfield</i>	5.11.90	Pembroke, Gales, Reino Unido	Reino Unido	481	£69 141	Hundimiento
56	<i>Vistabella</i>	7.3.91	Caribe	Trinidad y Tabago	1 090	FFr2 354 000 (estimación)	Hundimiento

Cantidad de hidrocarburos derramados (toneladas)	Indemnización (Cuantías pagadas por el Fondo de 1971, a menos que se indique lo contrario)	Notas	
(desconocida)		No es aplicable el Convenio del Fondo de 1971, ya que el siniestro ocurrió antes de que el Convenio entrase en vigor para Canadá. No se dio curso a la reclamación de limpieza (Can\$10 475).	41
0.5	Limpieza Indemnización ¥492 635 ¥549 600 ¥1 042 235		42
7	Otros daños materiales Indemnización ¥19 159 905 ¥742 880 ¥19 902 785		43
(desconocida)	Otros daños materiales Indemnización ¥273 580 ¥403 280 ¥676 860		44
(desconocida)	Limpieza Indemnización ¥8 285 960 ¥431 761 ¥8 717 721		45
250		Los daños totales son inferiores a la responsabilidad del propietario del buque (se convino en Can\$292 110 por limpieza).	46
0.2	Relacionados con la pesca Limpieza Indemnización ¥1 792 100 ¥368 510 ¥1 049 920 ¥3 210 530		47
3	Limpieza Indemnización ¥5 490 570 ¥623 840 ¥6 114 410		48
30	Limpieza Relacionados con la pesca Indemnización ¥48 883 038 ¥560 588 ¥869 040 ¥50 312 666	¥45 038 833 recuperados por vía de recurso.	49
(desconocida)	Limpieza Indemnización ¥96 431 ¥1 338 000 ¥1 434 431	¥430 329 recuperados por vía de recurso.	50
800	Limpieza Relacionados con la pesca Indemnización SKr15 523 813 SKr530 239 SKr795 276 SKr16 849 328		51
(desconocida)	Otros daños materiales Indemnización ¥1 087 700 ¥200 800 ¥1 288 500		52
20		Los daños totales son inferiores a la responsabilidad del propietario del buque (se convino en £130 000 por limpieza).	53
185	Limpieza Can\$12 831 892		54
110	Limpieza Relacionados con la pesca Indemnización £249 630 £9 879 £17 155 £276 663		55
(desconocida)	Limpieza Limpieza PFr8 237 529 US\$8 068		56

	Buque	Fecha del siniestro	Lugar del siniestro	Estado de abanderamiento del buque	Arqueo bruto (AB)	Límite de responsabilidad del propietario del buque conforme al CRC aplicable	Causa del siniestro
57	<i>Hokunan Maru N°12</i>	5.4.91	Isla Okushiri, Japón	Japón	209	¥3 523 520	Encalladura
58	<i>Agip Abruzzo</i>	10.4.91	Liorna, Italia	Italia	98 544	Lit 21 800 000 000 (estimación)	Abordaje
59	<i>Haven</i>	11.4.91	Génova, Italia	Chipre	109 977	Lit 23 950 220 000	Incendio y explosión
60	<i>Kaiko Maru N°86</i>	12.4.91	Nomazaki, Japón	Japón	499	¥14 660 480	Abordaje
61	<i>Kumi Maru N°12</i>	27.12.91	Bahía de Tokio, Japón	Japón	113	¥3 058 560	Abordaje
62	<i>Fukko Maru N°12</i>	9.6.92	Ishinomaki, Japón	Japón	94	¥2 198 400	Mal manejo del suministro de hidrocarburos
63	<i>Aegean Sea</i>	3.12.92	La Coruña, España	Grecia	57 801	Pts 1 121 219 450	Encalladura
64	<i>Braer</i>	5.1.93	Shetland, Reino Unido	Liberia	44 989	£5 790 052	Encalladura
65	<i>Kihnu</i>	16.1.93	Tallinn, Estonia	Estonia	949	113 000 DEG (estimación)	Encalladura
66	<i>Sambo N°11</i>	12.4.93	Seúl, República de Corea	República de Corea	520	Won 77 786 224 (estimación)	Encalladura

Cantidad de hidrocarburos derramados (toneladas)	Indemnización (Cuantías pagadas por el Fondo de 1971, a menos que se indique lo contrario)	Notas	
(desconocida)	Limpieza Relacionados con la pesca Indemnización ¥2 119 966 ¥4 024 863 ¥880 880 ¥7 025 709		57
2 000	Indemnización LIt 1 666 031 931	Los daños totales son inferiores a la responsabilidad del propietario del buque.	58
(desconocida)	Estado italiano Dos contratistas italianos LIt 70 002 629 093 LIt 1 582 341 690 LIt 71 584 970 783 Estado francés FFr12 580 724 Otros órganos públicos franceses FFr10 659 469 Principado de Mónaco FFr270 035 FFr23 510 228 Indemnización £2 500 000	El 4 de marzo de 1999 se firmó en Roma un acuerdo de liquidación global de todas las reclamaciones pendientes entre el Estado italiano, el propietario del buque/Club y el Fondo de 1971. Los pagos del Fondo de 1971 se consignan en la columna de la izquierda. El asegurador del propietario del buque pagó LIt 47 597 370 907 al Estado italiano. El propietario del buque y su asegurador pagaron todas las reclamaciones aceptadas por otros órganos públicos italianos y demandantes particulares.	59
25	Limpieza Relacionados con la pesca Indemnización ¥53 513 992 ¥39 553 821 <u>¥3 665 120</u> ¥96 732 933		60
5	Limpieza Indemnización ¥1 056 519 <u>¥764 640</u> ¥1 821 159	¥650 522 recuperados por vía de recurso.	61
(desconocida)	Otros daños materiales Indemnización ¥4 243 997 <u>¥549 600</u> ¥4 793 597		62
73 500	<i>Cifras según sentencia del tribunal penal:</i> ◦ Gobierno español (reclamadas) Pts 1 154 500 000 ◦ Órganos públicos (adjudicadas) Pts 303 263 261 ◦ Demandante particular (reclamadas) Pts 184 216 423 Relacionados con la pesca: ◦ Demandantes particulares (adjudicadas) Pts 327 027 638 ◦ Demandantes particulares (reclamadas) <u>Pts 14 955 486 084</u> Pts 16 924 493 406	Las cuantías indicadas como reclamadas se refieren a reclamaciones remitidas al procedimiento de ejecución de la sentencia. El Fondo de 1971 pagó Pts 930 millones. El asegurador del propietario del buque pagó Pts 782 millones. Se cursaron nuevas reclamaciones en el tribunal civil por Pts 22 000 millones.	63
84 000	Limpieza Relacionados con la pesca Relacionados con el turismo Relacionados con cultivos Otros daños materiales Otras pérdidas de ingresos £200 285 £33 269 350 £77 375 £3 533 504 £8 259 156 <u>£186 985</u> £45 526 655	Se acordaron nuevas reclamaciones que ascendían a £5,7 millones. Están pendientes de juicio reclamaciones que ascienden a £27,6 millones. El asegurador del propietario del buque pagó £4 807 323.	64
140	Limpieza FMS43 618		65
4	Limpieza Relacionados con la pesca Won 176 866 632 <u>Won 42 848 123</u> Won 219 714 755	Se recobraron US\$22 504 del asegurador del propietario del buque.	66

	Buque	Fecha del siniestro	Lugar del siniestro	Estado de abanderamiento del buque	Arqueo bruto (AB)	Límite de responsabilidad del propietario del buque conforme al CRC aplicable	Causa del siniestro
67	<i>Taiko Maru</i>	31.5.93	Shioyazaki, Japón	Japón	699	¥29 205 120	Abordaje
68	<i>Ryoyo Maru</i>	23.7.93	Península de Izu, Japón	Japón	699	¥28 105 920	Abordaje
69	<i>Keumdong N°5</i>	27.9.93	Yosu, República de Corea	República de Corea	481	Won 77 417 210	Abordaje
70	<i>Iliad</i>	9.10.93	Pílos, Grecia	Grecia	33 837	Drs 1 496 533 000	Encalladura
71	<i>Seki</i>	30.3.94	Fujairah, Emiratos Árabes Unidos, y Omán	Panamá	153 506	14 millones DEG	Abordaje
72	<i>Daito Maru N°5</i>	11.6.94	Yokohama, Japón	Japón	116	¥3 386 560	Rebose durante operación de abastecimiento
73	<i>Toyotaka Maru</i>	17.10.94	Kainan, Japón	Japón	2 960	¥81 823 680	Abordaje
74	<i>Hoyu Maru N°53</i>	31.10.94	Monbetsu, Japón	Japón	43	¥1 089 280	Mal manejo del suministro de hidrocarburos
75	<i>Song II N°1</i>	8.11.94	Onsan, República de Corea	República de Corea	150	Won 23 000 000 (estimación)	Encalladura
76	Derrame de procedencia desconocida	30.11.94	Mohammédia, Marruecos	-	-	-	(Desconocida)
77	<i>Boyang N°51</i>	25.5.95	Sandbaeg Do, República de Corea	República de Corea	149	19 817 DEG	Abordaje
78	<i>Dae Woong</i>	27.6.95	Kojung, República de Corea	República de Corea	642	Won 95 000 000 (estimación)	Encalladura

Cantidad de hidrocarburos derramados (toneladas)	Indemnización (Cuantías pagadas por el Fondo de 1971, a menos que se indique lo contrario)		Notas	
520	Limpieza Relacionados con la pesca Indemnización ¥756 780 796 ¥336 404 259 ¥7 301 280 ¥1 100 486 335		¥49 104 248 recuperados por vía de recurso.	67
500	Limpieza Indemnización ¥8 433 001 ¥7 026 480 ¥15 459 481		¥10 455 440 recuperados por vía de recurso.	68
1 280	Limpieza (pagados) Relacionados con la pesca (pagados) Otros daños materiales (pagados) Reclamaciones pendientes en el Tribunal: Relacionados con la pesca Won 5 587 815 812 Won 6 947 755 270 Won 14 206 046 Won 12 549 777 128 Won 18 452 000 000		El asegurador del propietario del buque pagó Won 5 587 815 812, de los cuales US\$6 millones fueron reembolsados por el Fondo de 1971.	69
200	Limpieza (pagados) Limpieza (pagados) Relacionados con la pesca (reclamados) Otras pérdidas de ingresos (reclamados) Daños y perjuicios morales (reclamados) Drs 356 204 011 US\$565 000 Drs 1 099 000 000 Drs 1 547 000 000 Drs 3 002 204 011 Drs 378 000 000		El asegurador del propietario del buque pagó Drs 356 204 011 y US\$565 000.	70
16 000			Se concertó un arreglo ajeno a los Convenios entre el Gobierno de Fujairah y el propietario del buque. El Fondo de 1971 desconoce las condiciones del arreglo. El Fondo de 1971 no tendrá que pagar ninguna indemnización.	71
0.5	Limpieza Indemnización ¥1 187 304 ¥846 640 ¥2 033 944			72
560	Limpieza Relacionados con la pesca Otras pérdidas de ingresos Indemnización ¥629 516 429 ¥50 730 359 ¥15 490 030 ¥20 455 920 ¥716 192 738		¥31 021 717 recuperados por vía de recurso.	73
(desconocida)	Otros daños materiales Limpieza Indemnización ¥3 954 861 ¥202 854 ¥272 320 ¥4 430 035			74
18	Limpieza Relacionados con la pesca Won 9 401 293 Won 28 378 819 Won 37 780 112		El propietario del buque perdió el derecho a limitar su responsabilidad porque el proceso no comenzó dentro del plazo especificado conforme al derecho coreano.	75
(desconocida)	Limpieza (reclamados) Mor Dhr 2 600 000		No se probó que los hidrocarburos procediesen de un buque tal como se define en el Convenio del Fondo de 1971.	76
160			La reclamación de limpieza (Won 142 millones) prescribió al no entablarse la necesaria acción jurídica.	77
1	Limpieza Won 43 517 127			78

	Buque	Fecha del siniestro	Lugar del siniestro	Estado de abanderamiento del buque	Arqueo bruto (AB)	Limite de responsabilidad del propietario del buque conforme al CRC aplicable	Causa del siniestro
79	<i>Sea Prince</i>	23.7.95	Yosu, República de Corea	Chipre	144 567	14 millones DEG	Encalladura
80	<i>Yeo Myung</i>	3.8.95	Yosu, República de Corea	República de Corea	138	Won 21 465 434	Abordaje
81	<i>Shimryu Maru N°8</i>	4.8.95	Chita, Japón	Japón	198	¥3 967 138	Mal manejo del suministro de hidrocarburos
82	<i>Senyo Maru</i>	3.9.95	Ube, Japón	Japón	895	¥20 203 325	Abordaje
83	<i>Yuil N°1</i>	21.9.95	Pusan, República de Corea	República de Corea	1 591	Won 250 millones <i>(estimación)</i>	Hundimiento
84	<i>Honam Sapphire</i>	17.11.95	Yosu, República de Corea	Panamá	142 488	14 millones DEG	Contacto con defensa
85	<i>Toko Maru</i>	23.1.96	Anegasaki, Japón	Japón	699	¥18 769 567 <i>(estimación)</i>	Abordaje

Cantidad de hidrocarburos derramados (toneladas)	Indemnización (Cuantías pagadas por el Fondo de 1971, a menos que se indique lo contrario)	Notas	
5 035	Limpieza (pagados) Won 19 919 000 000 Relacionados con la pesca (pagados) Won 19 500 000 000 Relacionados con el turismo (pagados) <u>Won 538 000 000</u> Won 39 957 000 000 Limpieza (pagados) ¥357 214 Reclamaciones pendientes en el Tribunal: Relacionados con la pesca Won 253 500 000 Estudios ambientales posteriores al derrame Won 1 140 000 000 Limpieza <u>Won 135 000 000</u> Won 1 528 500 000 Retirada de hidrocarburos y buque US\$8 827 729 ¥4 342 967		79
40	Limpieza (pagados) Won 684 000 000 Relacionados con la pesca (pagados) Won 600 000 000 Relacionados con el turismo (pagados) <u>Won 269 029 739</u> Won 1 553 029 739 Reclamaciones pendientes en el Tribunal: Relacionados con la pesca Won 335 000 000	El asegurador del propietario del buque pagó Won 560 945 437.	80
0.5	Limpieza (pagados) ¥8 650 249 Indemnización (pagados) <u>¥984 327</u> ¥9 634 576 Otros daños materiales (acordados) US\$3 103 Otras pérdidas de ingresos (acordados) <u>US\$2 560</u> US\$5 663	El asegurador del propietario del buque pagó ¥3 718 455.	81
94	Limpieza ¥314 838 937 Relacionados con la pesca ¥46 726 661 Indemnización <u>¥5 012 855</u> ¥366 578 453	¥279 973 101 recuperados por vía de recurso.	82
(desconocida)	Limpieza (pagados) Won 12 393 000 000 Relacionados con la pesca (pagados) <u>Won 5 391 000 000</u> Won 17 784 000 000 Reclamaciones pendientes en el Tribunal: Relacionados con la pesca (reclamados) Won 14 329 000 000	El asegurador del propietario del buque pagó Won 1 654 millones.	83
1 800	Limpieza (pagados) Won 9 033 000 000 Relacionados con la pesca (pagados) Won 1 112 000 000 Estudios ambientales (reclamados) <u>Won 114 000 000</u> Won 10 259 000 000	El asegurador del propietario del buque pagó US\$13,5 millones.	84
4		Los daños totales son inferiores a la responsabilidad del propietario del buque. No se solicitó indemnización.	85

	Buque	Fecha del siniestro	Lugar del siniestro	Estado de abanderamiento del buque	Arqueo bruto (AB)	Límite de responsabilidad del propietario del buque conforme al CRC aplicable	Causa del siniestro
86	<i>Sea Empress</i>	15.2.96	Milford Haven, Gales, Reino Unido	Liberia	77 356	£7 395 748	Encalladura
87	<i>Kugenuma Maru</i>	6.3.96	Kawasaki, Japón	Japón	57	¥1 175 055 (estimación)	Mal manejo del suministro de hidrocarburos
88	<i>Kriti Sea</i>	9.8.96	Agioi Theodoroi, Grecia	Grecia	62 678	Drs 2 241 millones	Mal manejo del suministro de hidrocarburos
89	<i>N°1 Yang Jung</i>	15.8.96	Pusan, República de Corea	República de Corea	560	Won 122 millones	Encalladura
90	<i>Nakhodka</i>	2.1.97	Isla de Oki, Japón	Federación de Rusia	13 159	1 588 000 DEG	Rotura
91	<i>Tsubame Maru N°31</i>	25.1.97	Otaru, Japón	Japón	89	¥1 843 849	Rebose durante operación de carga

Cantidad de hidrocarburos derramados (toneladas)	Indemnización (Cuantías pagadas por el Fondo de 1971, a menos que se indique lo contrario)	Notas	
72 360	Limpieza (pagadas) £5 922 074 Otros daños materiales (pagadas) £315 456 Relacionados con la pesca (pagadas) £7 744 340 Relacionados con el turismo (pagadas) £2 017 477 Otras pérdidas de ingresos (pagadas) <u>£273 865</u> £16 272 342 Reclamaciones pendientes en el Tribunal: Limpieza £14 820 000 Otros daños materiales £350 000 Relacionados con la pesca £5 675 000 Relacionados con el turismo £1 693 000 Otras pérdidas de ingresos <u>£2 311 000</u> £24 849 000	El asegurador del propietario del buque pagó £6 866 809.	86
0.3	Limpieza ¥1 981 403 Indemnización <u>¥297 066</u> ¥2 278 469	¥1 197 267 recuperados por vía de recurso.	87
30	Limpieza (pagados) Drs 199 492 557 Limpieza (acordados) Drs 2 098 624 280 Relacionados con la pesca (pagados) Drs 83 464 212 Relacionados con la pesca (reclamados) Drs 813 391 187 Relacionados con el turismo (pagados) Drs 35 375 000 Relacionados con el turismo (reclamados) Drs 10 715 500 Otras pérdidas de ingresos (pagados) Drs 23 799 354 Otras pérdidas de ingresos (reclamados) <u>Drs 241 353 652</u> Drs 3 506 215 742	El asegurador del propietario del buque pagó Drs 342 131 123. Se están examinando nuevas reclamaciones.	88
28	Limpieza (pagados) Won 689 829 037 Salvamento (pagados) Won 20 376 927 Relacionados con la pesca (pagados) Won 16 769 424 Pérdida de ingresos (pagados) Won 6 161 710 Transbordo de la carga (pagados) Won 10 000 000 Indemnización (pagados) <u>Won 28 071 490</u> Won 771 208 588	El asegurador del propietario del buque pagó Won 690 millones. El Fondo de 1971 estudia un recurso contra la República de Corea.	89
6 200	Limpieza (reclamados) ¥23 026 000 000 Relacionados con la pesca (reclamados) ¥5 290 000 000 Extracción de hidrocarburos (reclamados) ¥1 312 000 000 Relacionados con el turismo (reclamados) ¥3 043 000 000 Construcción de calzada (reclamados) <u>¥2 397 000 000</u> ¥35 068 000 000	Se efectuaron pagos provisionales de ¥8 558 millones por el Fondo de 1971 y de ¥1 071 por el Fondo de 1992. El asegurador del propietario del buque efectuó pagos de ¥66 millones y US\$867 593.	90
0.6	Limpieza ¥7 673 830 Indemnización <u>¥457 497</u> ¥8 131 327	El asegurador del propietario del buque pagó ¥1 710 173.	91

	Buque	Fecha del siniestro	Lugar del siniestro	Estado de abanderamiento del buque	Arqueo bruto (AB)	Límite de responsabilidad del propietario del buque conforme al CRC aplicable	Causa del siniestro
92	<i>Nissos Amorgos</i>	28.2.97	Maracaibo, Venezuela	Grecia	50 563	Bs3 473 millones (estimación)	Encalladura
93	<i>Daiwa Maru N°18</i>	27.3.97	Kawasaki, Japón	Japón	186	¥3 372 368 (estimación)	Mal manejo del suministro de hidrocarburos
94	<i>Jeong Jin N°101</i>	1.4.97	Pusan, República de Corea	República de Corea	896	Won 246 millones	Rebose durante operación de carga
95	<i>Oxung N°3</i>	3.4.97	Tunggado, República de Corea	República de Corea	786	104 500 DEG (estimación)	Encalladura
96	<i>Plate Princess</i>	27.5.97	Puerto Miranda, Venezuela	Malta	30 423	3.6 millones DEG (estimación)	Rebose durante operación de carga
97	<i>Diamond Grace</i>	2 7.97	Bahía de Tokio, Japón	Panamá	147 012	14 millones DEG	Encalladura
98	<i>Katja</i>	7.8.97	El Havre, Francia	Bahamas	52 079	FFr 48 millones (estimación)	Choque con muelle
99	<i>Evoikos</i>	15.10.97	Estrecho de Singapur	Chipre	80 823	8 846 941 SDR	Abordaje

Cantidad de hidrocarburos derramados (toneladas)	Indemnización (Cuantías pagadas por el Fondo de 1971, a menos que se indique lo contrario)	Notas	
3 600	Limpieza (<i>pagados</i>) Bs1 061 268 867 Otros daños materiales (<i>pagados</i>) Bs12 230 431 Relacionados con la pesca (<i>pagados</i>) Bs75 085 817 Relacionados con el turismo (<i>pagados</i>) <u>Bs20 827 150</u> Bs1 169 412 265	El asegurador del propietario del buque pagó Bs1 154 143 398. Se están examinando reclamaciones de cuantías importantes. Se esperan nuevas reclamaciones. Están pendientes de juicio reclamaciones que ascienden a Bs320 000 000.	92
1	Limpieza ¥415 600 000 Indemnización <u>¥ 865 406</u> ¥416 465 406		93
124	Limpieza Won 418 000 000 Indemnización <u>Won 58 000 000</u> Won 476 000 000		94
(desconocida)	Limpieza (<i>pagados</i>) Won 779 250 048 Limpieza (<i>reclamados</i>) Won 93 351 728 Relacionados con la pesca (<i>pagados</i>) Won 77 371 635 Operación de extracción de hidrocarburos (<i>pagados</i>) <u>Won 6 738 565 917</u> Won 7 688 539 348 Limpieza (<i>pagados</i>) ¥452 646 003 Limpieza (<i>reclamados</i>) ¥204 134 673 Relacionados con la pesca (<i>pagados</i>) <u>¥181 786 486</u> ¥838 567 162	Se esperan nuevas reclamaciones.	95
3.2	Relacionados con la pesca (<i>reclamados</i>) USS47 000 000		96
1 500	Limpieza (<i>pagados</i>) ¥1 074 000 000 Relacionados con la pesca (<i>pagados</i>) ¥263 000 000 Relacionados con el turismo (<i>pagados</i>) ¥23 000 000 Otras pérdidas de ingresos (<i>pagados</i>) <u>¥8 000 000</u> ¥1 680 000 000	La cuantía total de las reclamaciones reconocidas no excederá de la responsabilidad del propietario del buque.	97
190	Limpieza (<i>reclamados</i>) FFr 17 300 000 Otros daños materiales (<i>reclamados</i>) FFr 7 800 000 Pérdida de ingresos (<i>reclamados</i>) <u>FFr 1 200 000</u> FFr 26 300 000	El asegurador del propietario del buque pagó FFr9 866 000. Es probable que el total de las reclamaciones reconocidas sea inferior a la responsabilidad del propietario.	98
29 000	<i>Singapur</i> Limpieza (<i>reclamados</i>) S\$17 530 000 Otros daños materiales (<i>reclamados</i>) <u>S\$1 800 000</u> S\$19 830 000 <i>Malasia</i> Limpieza (<i>reclamados</i>) RM 1 736 000 Relacionados con la pesca (<i>reclamados</i>) <u>RM 1 900 000</u> RM 3 636 000 <i>Indonesia</i> Limpieza (<i>reclamados</i>) US\$152 000 Daños al medio ambiente (<i>reclamados</i>) US\$3 200 000 Relacionados con la pesca (<i>reclamados</i>) <u>US\$11 000</u> US\$3 363 000	Pago provisional de US\$500 000 por el propietario del buque respecto a reclamaciones de limpieza.	99

	Buque	Fecha del siniestro	Lugar del siniestro	Estado de abanderamiento del buque	Arqueo bruto (AB)	Límite de responsabilidad del propietario del buque conforme al CRC aplicable	Causa del siniestro
100	<i>Kyungnam N°1</i>	7.11.97	Ulsan, República de Corea	República de Corea	168	Won 43 543 015	Encalladura
101	<i>Pontoon 300</i>	7.1.98	Hamriyah, Sharjah, Emiratos Árabes Unidos	San Vicente y las Granadinas	4 233	<i>No se dispone de cifra</i>	Hundimiento
102	<i>Maritza Saydero</i>	8.6.98	Bahía de Carenero, Venezuela	Panamá	28 338	3 millones DEG (<i>estimación</i>)	Rotura de tubería de descarga

NOTAS

I Las cuantías se presentan en las monedas nacionales. Los tipos de conversión pertinentes al 30 de diciembre de 1999 son los siguientes:

£1 =	Dinar de Argelia	Din	109.854	Dirham de Marruecos	Mor Dhr	16.2387
	Dólar de Canadá	Can\$	2.3391	Rial omani	OR	0.6206
	Corona danesa	DKr	11.9658	Won de la República de Corea	Won	1825.73
	Marco finlandés	FM	9.5603	Rublo ruso	Rbks	44.4024
	Franco francés	FFr	10.5473	Dólar de Singapur	S\$	2.6851
	Marco alemán	DM	3.1448	Peseta española	Pts	267.536
	Dracma griega	Drs	531.071	Corona sueca	SKr	13.7688
	Lira italiana	Lit	3113.37	Dirham de EAU	UAE Dhr	5.9195
	Yen japonés	¥	164.966	Dólar de los Estados Unidos	US\$	1.6117
	Ringgit malasio	RM	6.1245	Bolívar venezolano	Bs	1045.59

£1 = 1,178400 DEG o 1 DEG = £0,848610

Cantidad de hidrocarburos derramados (toneladas)	Indemnización (Cuantías pagadas por el Fondo de 1971, a menos que se indique lo contrario)	Notas	
-5	Limpieza (<i>pagados</i>) Won 169 267 535 Limpieza (<i>reclamados</i>) Won 44 035 053 Relacionados con la pesca (<i>pagados</i>) Won 82 818 256 Relacionados con la pesca (<i>reclamados</i>) <u>Won 79 200 000</u> <u>Won 375 320 844</u>	El propietario del buque ha abonado Won 26 622 030.	100
4000	Limpieza (<i>pagados</i>) Dhr 1 839 000 Limpieza (<i>reclamados</i>) <u>Dhr 4 943 728</u> <u>Dhr 6 783 000</u>	Se esperan nuevas reclamaciones.	101
262	<i>Reclamaciones pendientes en el Tribunal:</i> Limpieza y daños al medio ambiente (<i>reclamados</i>) Bs10 000 000	Se esperan nuevas reclamaciones. El Fondo de 1971 considera que los Convenios no son de aplicación a este siniestro.	102

- 2 La inclusión de las cantidades reclamadas no ha de entenderse que indica que el Fondo de 1971 acepte la reclamación ni la cuantía.
- 3 Cuando las reclamaciones figuran como pagadas, la cifra consignada indica la cuantía efectiva abonada por el Fondo de 1971 (o sea excluyendo la responsabilidad del propietario del buque).

ANEXO

RESUMEN DE

(31 de diciembre

Para este cuadro, los daños se han agrupado en las categorías siguientes:

	Buque	Fecha del siniestro	Lugar del siniestro	Estado de abanderamiento del buque	Arqueo bruto (AB)	Límite de responsabilidad del propietario del buque conforme al CRC aplicable	Causa del siniestro
1	Desconocido	20.6.96	Costa del Mar del Norte, Alemania	-	-	-	Desconocida
2	<i>Nakhodka</i>	2.1.97	Isla Oki, Japón	Federación de Rusia	13 159	1 588 000 DEG	Rotura
3	<i>Osung N°3</i>	3.4.97	Tunggado, República de Corea	República de Corea	786	104 500 DEG (estimación)	Encalladura
4	Desconocido	28.9.97	Essex, Reino Unido	-	-	-	Desconocida
5	<i>Santa Anna</i>	1.1.98	Devon, Reino Unido	Panamá	17 134	10 196 280 DEG (estimación)	Encalladura
6	<i>Milad 1</i>	5.3.98	Bahrein	Belice	801	No se dispone de cifra	Avería en el casco
7	<i>Mary Anne</i>	22.07.99	Filipinas	Filipinas	465	3 000 000 DEG	Hundimiento
8	<i>Dolly</i>	5.11.99	Martinica	República Dominicana	289	No se dispone de cifra	Hundimiento
9	<i>Erika</i>	12.12.99	Bretaña, Francia	Malta	19 666	9 200 000 DEG (estimación)	Rotura

XXII

SINIESTROS: FONDO DE 1992

de 1999)

- Limpieza (incluidas las medidas preventivas)
- Medidas preventivas previas al derrame
- Relacionados con la pesca
- Relacionados con el turismo
- Otros daños materiales

Cantidad de hidrocarburos derramados (toneladas)	Indemnización (Cuantías pagadas por el Fondo de 1992, a menos que se indique lo contrario)	Notas	
<i>Desconocida</i>	Limpieza (<i>reclamada</i>) DM2 610 226	Las autoridades alemanas han llevado a los tribunales al propietario cuyo buque se sospecha es responsable del derrame de hidrocarburos. Si no prospera esta acción judicial, las autoridades reclamarán contra el Fondo de 1992.	1
6 200	Limpieza (<i>reclamada</i>) ¥23 026 000 000 Relacionada con la pesca (<i>reclamada</i>) ¥5 290 000 000 Retirada de hidrocarburos (<i>reclamada</i>) ¥1 312 000 000 Relacionada con el turismo (<i>reclamada</i>) ¥3 043 000 000 Construcción de calzada (<i>reclamada</i>) ¥2 397 000 000 ¥35 068 000 000	Pagos provisionales de ¥8 558 millones efectuados por el Fondo de 1971 y ¥1 071 millones por el Fondo de 1992. Pagos de ¥66 millones y US\$867 593 efectuados por el asegurador del propietario del buque.	2
<i>Desconocida</i>		El Fondo de 1992 abonó ¥340 millones a los demandantes. Esta suma fue reembolsada más tarde por el Fondo de 1971.	3
<i>Desconocida</i>	Limpieza (<i>reclamada</i>) L10 000	No se dará curso a la reclamación.	4
280	Limpieza (<i>reclamada</i>) £30 000	Se ha puesto en duda que el <i>Santa Anna</i> entre dentro de la definición de 'buque'.	5
0	Medidas preventivas previas al derrame (<i>pagada</i>) BD 21 168		6
<i>Desconocida</i>	Limpieza (<i>pagada</i>) US\$ 1 000 000	Las reclamaciones por limpieza han sido pagadas por el asegurador del propietario del buque. Se esperan nuevas reclamaciones.	7
<i>Desconocida</i>		No se han presentado reclamaciones hasta la fecha.	8
14 000 (<i>estimación</i>)		Se esperan reclamaciones de cantidades importantes	9

NOTAS

1 Las cuantías se presentan en las monedas nacionales. Los tipos de conversión pertinentes al 30 de diciembre de 1999 son los siguientes:

£1 =	Dinar de Bahreín	BD	0,6077
	Marco alemán	DM	3,1448
	Yen japonés	¥	164,966
	Peso de Filipinas	Peso	64,9516
	Won de la República de Corea	Won	1825,73
	Dólar de los Estados Unidos	US\$	1,6117

£1 = 1,178400 DEG o 1 DEG = £0,848610

- 2 La inclusión de las cantidades reclamadas no ha de entenderse que indica que el Fondo de 1992 acepte la reclamación ni la cuantía.
- 3 Cuando las reclamaciones figuran como pagadas, la cifra consignada indica la cuantía efectiva abonada por el Fondo de 1992 (o sea excluyendo la responsabilidad del propietario del buque).

FONDOS INTERNACIONALES DE INDEMNIZACIÓN DE DAÑOS
DEBIDOS A LA CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS

PORTLAND HOUSE
STAG PLACE
LONDRES SW1E 5PN
REINO UNIDO

Teléfono: +44-20-7592 7100
Telefax: +44-20-7592 7111
E-mail: info@iopcfund.org
Web: www.iopcfund.org