

Informe Anual 2001



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



**INFORME SOBRE LAS
ACTIVIDADES DE LOS FONDOS
INTERNACIONALES DE
INDEMNIZACIÓN DE DAÑOS
DEBIDOS A LA CONTAMINACIÓN
POR HIDROCARBUROS EN 2001**



Fotografía de la portada:
Baltic Carrier - Dinamarca

Agradecimientos

No podrá reproducirse ninguna fotografía, mapa o gráfico de este Informe Anual sin el permiso previo por escrito de los FIDAC.

Fotografías de:

Agence Maritime Vigneron	página 110
FIDAC	página 114
Prefectura de Ishikawa	página 72
ITOPF	portada y páginas 45, 81, 85, 92, 95 y 129
John Ross	páginas 3, 9, 22, 23, 25 y 32
London Offshore Consultants	página 98

Mapas de:

ITOPF/IMPACT	páginas 109 y 126
--------------	-------------------

Gráficos de:

FIDAC/IMPACT	páginas 15, 29, 30, 38, 114 y 115
--------------	-----------------------------------

Diseñado y ejecutado en Gran Bretaña por:
IMPACT Communications, 125 Blean Common, Blean, Canterbury, Kent CT2 9JH
Teléfono: +44 (0)1227 450022 Sitio en la red: www.theCommunications.biz

PRÓLOGO

Como Director de los Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos de 1971 y de 1992 (los FIDAC) me complace presentar el Informe Anual del año 2001, que ha sido un año importante para las Organizaciones bajo muchos conceptos.

El número de Estados Miembros del Fondo de 1992 ha continuado creciendo y su composición incluye hoy numerosos Estados que no eran antes Miembros del Fondo de 1971.

Ha habido importantes novedades para el Fondo de 1992. Un Grupo de Trabajo ha estado estudiando la necesidad de mejorar el sistema internacional de indemnización para cerciorarse de que continúa haciendo frente a las necesidades de la sociedad en el nuevo milenio. A raíz de una propuesta del Grupo de Trabajo, la Asamblea aprobó un proyecto de Protocolo por el que se constituye un Fondo Complementario que proporcionaría indemnización adicional en los Estados que sean partes en el mismo. El Protocolo será estudiado por una Conferencia Diplomática que se celebrará bajos los auspicios de la Organización Marítima Internacional en el primer semestre de 2003. El Grupo de Trabajo continuará sus deliberaciones durante 2002.

El Fondo de 1971 se enfrentó con graves problemas debido al número decreciente de los Estados Miembros y la consiguiente reducción de la base contributiva. Sin embargo, estos problemas han sido superados en gran medida porque el Fondo de 1971 ha obtenido un seguro para cubrir las responsabilidades resultantes de siniestros ocurridos después del 25 de octubre de 2000. Además el Convenio del Fondo de 1971 dejará de estar en vigor el 24 de mayo de 2002, cuando el número de Estados Miembros será inferior a 25, y a consecuencia de ello el Convenio del Fondo de 1971 no se aplicará a los siniestros que ocurran después de esa fecha.

Por suerte, sólo ha habido unos pocos siniestros de derrames de hidrocarburos en 2001 que



Måns Jacobsson

afectan a los FIDAC. El siniestro del *Erika*, que ocurrió en Francia en 1999, se ha traducido en unas 5 800 reclamaciones de indemnización y ha generado una enorme carga de trabajo para la Secretaría, pero ello no ha impedido que se consiguiesen importantes progresos para resolver otra serie de casos que afectan al Fondo de 1971 o al Fondo de 1992. La liquidación de las reclamaciones derivadas de siniestros que afectan al Fondo de 1971 es, naturalmente, decisiva para la disolución final de dicho Fondo.

Espero que la información que consta en el presente Informe sea de interés 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	3
Índice	5
Prefacio del Presidente de la Asamblea del Fondo de 1992	9
PARTE 1	
1 Introducción	13
2 El Marco Jurídico	14
2.1 Los regímenes ‘antiguo’ y ‘nuevo’	14
2.2 Revisión de los límites que constan en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992	16
3 Miembros de los FIDAC	17
3.1 Miembros del Fondo de 1992	17
3.2 Miembros del Fondo de 1971	18
4 Relaciones Exteriores	19
4.1 Fomento de la afiliación al Fondo de 1992 e información sobre las actividades del Fondo	19
4.2 Relaciones con organizaciones internacionales y círculos interesados	19
5 Órganos Rectores del Fondo de 1971 y del Fondo de 1992	21
5.1 Asamblea del Fondo de 1992	21
5.2 Comité Ejecutivo del Fondo de 1992	22
5.3 Consejo Administrativo del Fondo de 1971	22
5.4 Decisiones de los Órganos Rectores que afectan tanto al Fondo de 1971 como al Fondo de 1992	23
6 Disolución del Fondo de 1971	24
6.1 Los problemas	24
6.2 Terminación del Convenio del Fondo de 1971	24
6.3 Seguro de las responsabilidades del Fondo de 1971 para nuevos siniestros	24
6.4 Procedimiento para la disolución del Fondo de 1971	25
7 Administración de los FIDAC	26
7.1 Secretaría	26
7.2 Estados financieros de 2000	26
7.3 Estados financieros de 2001	27
7.4 Inversión de fondos	27
8 Contribuciones	28
8.1 El sistema de contribuciones	28
8.2 Fondo de 1971: Contribuciones anuales de 2000	29
8.3 Fondo de 1971: Contribuciones anuales de 2001	29
8.4 Fondo de 1992: Contribuciones anuales de 2000	29
8.5 Fondo de 1992: Contribuciones anuales de 2001	30
8.6 Fondos de 1971 y de 1992: Contribuciones anuales al correr de los años	30
9 Examen de la idoneidad del régimen internacional de indemnización	32
9.1 Grupo de Trabajo Intersediones	32
9.2 Nivel máximo de indemnización	32
9.3 Daños ambientales y estudios sobre el medio ambiente	34
9.4 Otras cuestiones principales examinadas por el Grupo de Trabajo	34
9.5 Continuación de la labor	35

10	Liquidación de reclamaciones	36
10.1	Consideraciones generales	36
10.2	Admisibilidad de las reclamaciones de indemnización	36
10.3	Siniestros que afectan al Fondo de 1971	37
10.4	Siniestros que afectan al Fondo de 1992	40
11	Mirando al futuro	41
PARTE 2		
12	Siniestros tramitados por los Fondos de 1971 y de 1992 durante 2001	45
13	Siniestros del Fondo de 1971	46
13.1	<i>Vistabella</i>	46
13.2	<i>Aegean Sea</i>	47
13.3	<i>Braer</i>	53
13.4	<i>Keumdong N°5</i>	59
13.5	<i>Iliad</i>	61
13.6	<i>Sea Prince</i>	62
13.7	<i>Yeo Myung</i>	65
13.8	<i>Yuil N°1</i>	65
13.9	<i>Sea Empress</i>	66
13.10	<i>Kriti Sea</i>	68
13.11	<i>Nakhodka</i>	69
13.12	<i>Nissos Amorgos</i>	76
13.13	<i>Osung N°3</i>	82
13.14	<i>Katja</i>	83
13.15	<i>Evoikos</i>	83
13.16	<i>Pontoon 300</i>	86
13.17	<i>Maritza Sayalero</i>	89
13.18	<i>Al Jaziah 1</i>	90
13.19	<i>Alambra</i>	93
13.20	<i>Natuna Sea</i>	94
13.21	<i>Zeinab</i>	97
13.22	<i>Singapura Timur</i>	100
14	Siniestros del Fondo de 1992	102
14.1	Siniestro en Alemania	102
14.2	<i>Nakhodka</i>	105
14.3	<i>Osung N°3</i>	105
14.4	<i>Mary Anne</i>	105
14.5	<i>Dolly</i>	107
14.6	<i>Erika</i>	108
14.7	<i>Al Jaziah 1</i>	122
14.8	<i>Slops</i>	122
14.9	Siniestro en Suecia	124
14.10	<i>Natuna Sea</i>	124
14.11	<i>Baltic Carrier</i>	124
14.12	<i>Zeinab</i>	130

ANEXOS

I	Estructura de los FIDAC	133
II	Nota sobre los estados financieros publicados de los Fondos de 1971 y 1992	135
III	Fondo de 1971: Informe del Auditor externo	136
IV	Fondo de 1971: Opinión del Auditor externo	142
V	Fondo de 1971: Cuenta de ingresos y gastos - Fondo General	143
VI	Fondo de 1971: Cuenta de ingresos y gastos - Fondo de Reclamaciones Importantes	144
VII	Fondo de 1971: Estado de cuentas	148
VIII	Fondo de 1971: Estado de flujo de efectivo	149
IX	Fondo de 1992: Informe del Auditor externo	150
X	Fondo de 1992: Opinión del Auditor externo	159
XI	Fondo de 1992: Cuenta de ingresos y gastos – Fondo General	160
XII	Fondo de 1992: Cuenta de ingresos y gastos – Fondo de Reclamaciones Importantes	161
XIII	Fondo de 1992: Estado de cuentas	162
XIV	Fondo de 1992: Estado de flujo de efectivo	163
XV	Fondo de 1971: Hidrocarburos sujetos a contribución recibidos en el año civil de 2000 en los territorios de Estados que eran Miembros del Fondo de 1971 al 31 de diciembre de 2001	164
XVI	Fondo de 1992: Hidrocarburos sujetos a contribución recibidos en el año civil de 2000 en los territorios de Estados que eran Miembros del Fondo de 1992 al 31 de diciembre de 2001	165
XVII	Fondo de 1971: Resumen de siniestros	166
XVIII	Fondo de 1992: Resumen de siniestros	188

PREFACIO

El presente Informe Anual destaca numerosas novedades positivas en la labor de los FIDAC durante 2001.

La afiliación al Fondo de 1992 ha crecido de nuevo considerablemente, indicando claramente que, a nivel internacional, se observa que el Fondo de 1992 desempeña una función importante en relación con el transporte marítimo de hidrocarburos. A fines de 2001, el Fondo de 1992 tenía 62 Estados Miembros, en los cinco continentes del mundo, y a consecuencia de una serie de adhesiones en 2001, este contará con 74 Estados Miembros a fines de 2002.

Por suerte, no ha habido muchos siniestros durante 2001 que afecten a los FIDAC y ello ha permitido a la Secretaría y los Órganos Rectores de la organización centrarse, y lograr progresos considerables, en las reclamaciones derivadas de siniestros importantes de años anteriores. Esto es importante porque la liquidación y pago de las reclamaciones constituye después de todo la "razón de ser" de los Fondos y, particularmente para las personas y las pequeñas empresas, normalmente es preciso el pago puntual de la indemnización para que sea útil. El continuo desarrollo del empleo de la tecnología de la información es asimismo importante, no sólo a este respecto, y sin duda reforzará más la capacidad de la Secretaría de hacer frente a una pesada carga de trabajo.

Como señala el Director en su Prólogo, los problemas derivados de la continua reducción en la afiliación al Fondo de 1971 ya han sido superados en gran medida mediante los dispositivos de seguros que han sido introducidos por la Asamblea. El 24 de mayo de 2002, el Convenio del Fondo de 1971 dejará de estar en vigor. Espero sinceramente que, en el transcurso del año entrante, todas las partes involucradas se esfuercen por finalizar la liquidación de todas las reclamaciones pendientes. Sólo entonces podrá comenzarse la disolución efectiva del Fondo de 1971, que supondrá un reto adicional significativo para la organización.

Las actividades del Grupo de Trabajo creado por la Asamblea del Fondo de 1992 fueron de gran importancia en el transcurso del año. Bajo la hábil presidencia del Sr Alfred Popp QC y con la activa participación y cooperación de los Estados Miembros, el Grupo de Trabajo logró elaborar, en muy corto tiempo, un proyecto de Protocolo para



Willem Oosterveen

establecer un Fondo Complementario de Indemnización. El proyecto de Protocolo fue refrendado por la Asamblea en octubre y presentado al Secretario General de la Organización Marítima Internacional con la solicitud de que convocase una Conferencia Diplomática que examinará el proyecto, y es de esperar, adoptará un Protocolo. Sin embargo, este importante logro no debe distraernos de explorar exhaustivamente las posibilidades de mejorar otros aspectos de los Convenios. A largo plazo, el Fondo de 1992 sólo podrá retener su función importante si continúa reflejando las necesidades de la comunidad global a la que sirve. Por consiguiente es también importante que continúe la labor del Grupo de Trabajo en 2002.

Por último, quisiera agradecer a la Secretaría, encabezada por el Director, a los Estados Miembros y a todos los demás partícipes por su duro trabajo y espíritu de cooperación durante el año 2001. Juntos han garantizado una vez más el éxito del sistema internacional para brindar indemnización puntual y adecuada a las víctimas de daños de contaminación por hidrocarburos de una manera más eficiente y eficaz respecto al costo.

Willem Oosterveen
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 de 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 causados por la contaminación de 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 por daños causados por la contaminación de las aguas del mar 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 causados por la contaminación por hidrocarburos de 1971 (Convenio del Fondo de 1971). Este régimen 'antiguo' 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 último 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 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 £52 millones o US\$76 millones)¹. La cuantía máxima pagadera por el Fondo de 1992 por cualquier siniestro es de 135 millones de DEG (unos £117 millones o US\$170 millones). En ambos casos esta cuantía incluye la suma efectivamente pagada por el propietario del buque o su asegurador.

Cada Fondo tiene una Asamblea compuesta de todos los Estados Miembros de la Organización respectiva. El Fondo de 1992 tiene también un Comité Ejecutivo de 15 Estados Miembros elegidos por la Asamblea. La función principal del Comité Ejecutivo es aprobar las liquidaciones de las reclamaciones de indemnización, en la medida en que el Director de los FIDAC no esté autorizado a efectuar tales liquidaciones.

¹ La conversión de monedas en este Informe se ha hecho sobre la base de los tipos al 31 de diciembre de 2001, es decir 1 DEG = £0,86558 o US\$1,25976.

2 EL MARCO JURÍDICO

2.1 Los regímenes ‘antiguo’ y ‘nuevo’

Los Convenios de 1969 y de 1971 se aplican a los daños debidos a la contaminación sufridos en el territorio (incluido el mar territorial) de un Estado Parte en el respectivo Convenio por derrames de hidrocarburos persistentes de petroleros. En virtud de 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.

Los ‘daños debidos a la contaminación’ se definen en los Convenios originales como la pérdida o daños causados por la contaminación. 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 en efecto emprendidas o que se vayan a emprender para restaurar el medio contaminado. Los ‘daños debidos a la contaminación’ incluyen los costos de medidas preventivas razonables, es decir medidas para prevenir o reducir al mínimo los daños debidos a la contaminación.

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

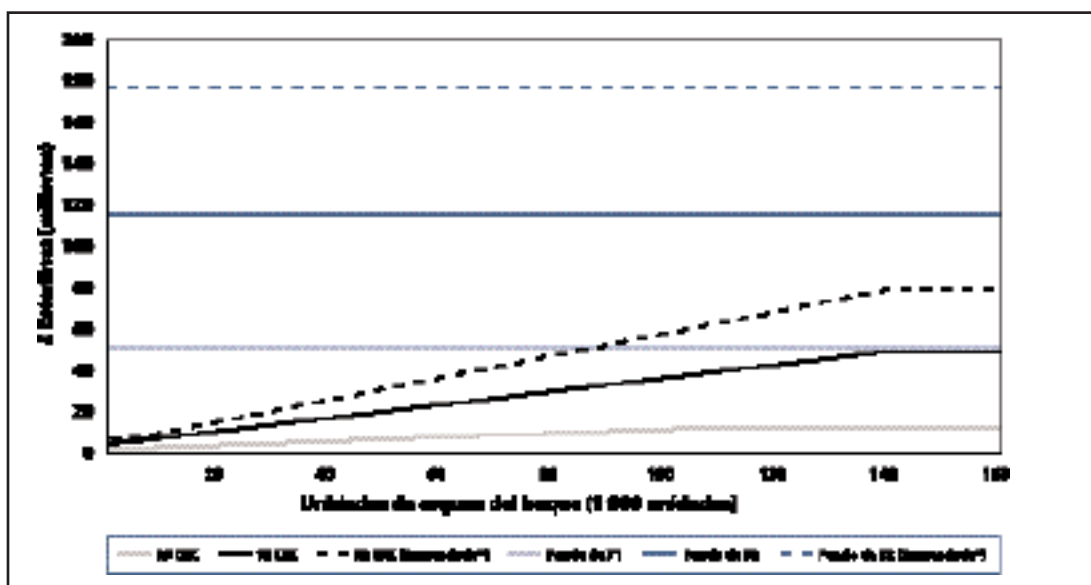
Convenios de 1992 se aplican sólo a derrames de combustible líquido de buques tanque sin carga en determinadas circunstancias. Ni los Convenios de 1969/1971 ni los Convenios de 1992 son aplicables a los derrames de combustible líquido de buques que no sean buques tanque.

En virtud de los Convenios de Responsabilidad Civil, el propietario del buque tiene la responsabilidad objetiva de los daños por contaminación causados por la fuga o la descarga de hidrocarburos persistentes procedentes de su buque. Esto significa que es responsable aún en el caso de ausencia de culpa por parte suya. Queda exento de responsabilidad solamente si demuestra que:

- los daños se debieron a un acto de guerra, guerra civil o insurrección o a un desastre natural grave, o
- los daños se debieron totalmente a una acción u omisión intencional con intento de causar daños por parte de terceros, o
- los daños se debieron totalmente a la negligencia de las autoridades públicas en lo que respecta al mantenimiento de luces u otras ayudas a la navegación.

El propietario del buque tiene normalmente derecho a limitar su responsabilidad a una cuantía que se determina en función del tamaño del buque. El límite de la responsabilidad del propietario del buque en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 es de 133 Derechos Especiales de Giro (DEG) (£115 o US\$168) por tonelada del arqueo del buque o 14 millones de DEG (£12 millones o US\$18 millones). En virtud del 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\$3,8 millones);
- b) respecto de un buque de arqueo comprendido entre 5 000 y 140 000 unidades de arqueo, 3 millones de DEG (£2,6 millones o US\$3,8 millones) más 420 DEG (£364 o US\$529) 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 (£52 millones o US\$75 millones).



Límites fijados en las Convenios

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 es probable que tales daños se produzcan.

El propietario del buque está obligado a mantener un seguro que cubra su responsabilidad en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil aplicable. Esta obligación no es aplicable a buques que transporten menos de 2 000 toneladas de hidrocarburos como carga.

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 (por ejemplo el capitán y la tripulación). 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 lleve a cabo operaciones de salvamento o adopte medidas preventivas. Esta protección no se aplica si los daños por contaminación fueron resultado de la acción u omisión personales de la persona involucrada, cometidas con la intención de causar tales daños, o temerariamente y a sabiendas de que es probable que tales daños se produzcan.

Los FIDAC pagan indemnización a aquellos que sufren daños debidos a la contaminación por hidrocarburos cuando no obtienen indemnización íntegra en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil aplicable en los siguientes casos:

- la cuantía de los daños excede del límite de responsabilidad del propietario del buque en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil aplicable
- el propietario del buque es financieramente insolvente para cumplir plenamente con sus obligaciones en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil aplicable, y su seguro

* No está en vigor - ver Sección 2.2.

- es insuficiente para satisfacer las reclamaciones de indemnización
- el propietario del buque está exento de responsabilidad en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil aplicable porque los daños se debieron a un desastre natural grave, o totalmente al sabotaje de terceros o a la negligencia de las autoridades públicas en lo que respecta al mantenimiento de luces u otras ayudas a la navegación.

La indemnización pagadera por el Fondo de 1971 respecto a un siniestro se limita a una cuantía total de 60 millones de DEG (£52 millones o US\$76 millones). La cuantía máxima pagadera por el Fondo de 1992 respecto a un siniestro es de 135 millones de DEG (£117 millones o US\$170 millones). En ambos casos esta cuantía máxima incluye la suma efectivamente abonada por el propietario del buque (o su asegurador) en virtud del 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 existen disposiciones correspondientes en el Convenio del Fondo de 1992.

Las reclamaciones de indemnización en virtud de los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo prescriben (caducan) a menos que se intente una acción judicial dentro del plazo de tres años desde la fecha en que ocurrieran los daños, y en todo caso dentro del plazo de seis años desde la fecha del siniestro.

Los Tribunales del Estado o Estados en que ocurrieran los daños por contaminación tienen jurisdicción exclusiva sobre las acciones de indemnización en virtud de los Convenios contra el propietario del buque, su asegurador y los FIDAC. La sentencia de un Tribunal competente en virtud del Convenio aplicable que sea de cumplimiento obligatorio en el Estado de origen, y que ya no sea sometido a procedimiento de revisión ordinaria en dicho Estado, tendrá carácter ejecutorio en los demás Estados Contratantes.

La estructura y financiación de los FIDAC se describen en las secciones 7 y 8.

2.2 Revisión de los límites que constan en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992

En su sesión de octubre de 2000, el Comité Jurídico de la Organización Marítima Internacional (OMI) estudió una propuesta de varios Estados en el sentido de incrementar los límites de responsabilidad e indemnización estipulados en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992 empleando el procedimiento especial previsto en los Convenios, el 'procedimiento tácito de enmienda'. El Comité aprobó dos resoluciones por las que se incrementan en un 50,37% los límites que constan en los Convenios.

Las enmiendas entrarán en vigor el 1 de noviembre de 2003, a menos que antes del 1 de mayo de 2002 un número no inferior a la cuarta parte de los Estados que eran Estados Contratantes de los respectivos Convenios el 18 de octubre de 2000 haya comunicado a la OMI que no aceptan dichas enmiendas. Al 31 de diciembre de 2001 no se habían recibido tales comunicaciones.

Los límites incrementados de la responsabilidad del propietario del buque serán los siguientes:

- a) respecto de un buque que no exceda de 5 000 unidades de arqueo bruto, 4 510 000 de DEG (£3,9 millones o US\$5,7 millones);
- b) respecto de un buque de arqueo comprendido entre 5 000 y 140 000 unidades de arqueo, 4 510 000 de DEG (£3,9 millones o US\$5,7 millones) más 631 DEG (£546 o US\$795) por cada unidad de arqueo adicional; y
- c) respecto de un buque de arqueo igual o superior a 140 000 unidades, 89 770 000 de DEG (£78 millones o US\$113 millones).

La enmienda al Convenio del Fondo de 1992 elevaría la cuantía total disponible en virtud de los Convenios de 1992 a 203 millones de DEG (£176 millones o US\$256 millones).

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 2001, 62 Estados se habían convertido en Miembros del Fondo de 1992. Otros doce Estados se han adherido al Protocolo del Fondo de 1992, con lo que el número de Estados Miembros llega a 74 al final de 2002, como se indica en el cuadro debajo.

Se espera que cuando el Convenio del Fondo de 1971 deje de estar en vigor el 24 de mayo de 2002, la mayoría de los antiguos Estados Miembros del Fondo de 1971 habrán ratificado el Convenio del Fondo de 1992. Es probable que otra serie de Estados se conviertan asimismo en Miembros del Fondo de 1992 en un futuro próximo, a saber Madagascar, Sudáfrica y Tanzania.

62 ESTADOS PARA LOS QUE ESTÁ EN VIGOR EL PROTOCOLO DEL FONDO DE 1992 (Y QUE POR LO TANTO SON MIEMBROS DEL FONDO DE 1992)

Alemania	Fiji	México
Antigua y Barbuda	Filipinas	Mónaco
Argelia	Finlandia	Noruega
Argentina	Francia	Nueva Zelandia
Australia	Georgia	Omán
Bahamas	Granada	Países Bajos
Bahrein	Grecia	Panamá
Barbados	India	Polonia
Bélgica	Irlanda	Reino Unido
Belize	Islandia	República de Corea
Canadá	Islas Marshall	República Dominicana
China (Región Administrativa Especial de Hong Kong)	Italia	Seychelles
Chipre	Jamaica	Singapur
Comoras	Japón	Sri Lanka
Croacia	Kenya	Suecia
Dinamarca	Letonia	Tonga
Emiratos Árabes Unidos	Liberia	Trinidad y Tabago
Eslovenia	Lituania	Túnez
España	Malta	Uruguay
Federación de Rusia	Marruecos	Vanuatu
	Mauricio	Venezuela

12 ESTADOS QUE HAN DEPOSITADO INSTRUMENTOS DE ADHESIÓN, PERO PARA LOS QUE EL PROTOCOLO DEL FONDO DE 1992 NO ENTRA EN VIGOR HASTA LA FECHA INDICADA

Djibouti	8 enero 2002	Angola	4 octubre 2002
Papua Nueva Guinea	23 enero 2002	San Vicente y las Granadinas	9 octubre 2002
Sierra Leona	4 junio 2002	Camerún	15 octubre 2002
Camboya	8 junio 2002	Portugal	13 noviembre 2002
Turquía	17 agosto 2002	Colombia	19 noviembre 2002
Dominica	31 agosto 2002	Qatar	20 noviembre 2002

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. Para marzo de 1998, había 76 Estados Miembros.

El Convenio del Fondo de 1992 preveía 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 ese Convenio el 15 de mayo de 1998.

Conforme al Artículo 43.1 de la versión original del Convenio del Fondo de 1971, el Convenio habría permanecido en vigor hasta que el número de Estados Partes fuese inferior a tres. A consecuencia de la entrada en vigor de un Protocolo al Convenio del Fondo de 1971 adoptado en 2000, el Artículo 43.1 ha sido modificado en el sentido de que el Convenio dejará de estar en vigor el 24 de mayo de 2002 cuando el número de Estados Miembros sea inferior a 25, y no será aplicable a los siniestros que ocurran después de esta fecha.

A continuación se consignan los Miembros del Fondo de 1971 a fines de 2001.

24 ESTADOS PARTES EN EL CONVENIO DEL FONDO DE 1971

Albania	Gambia	Nigeria
Benin	Ghana	Portugal
Brunei Darussalam	Guyana	Qatar
Camerún	Kuwait	República Árabe Siria
Colombia	Malasia	Saint Kitts y Nevis
Côte d'Ivoire	Maldivas	Sierra Leona
Estonia	Mauritania	Tuvalu
Gabón	Mozambique	Yugoslavia

3 ESTADOS PARTES EN EL CONVENIO DEL FONDO DE 1971 QUE HAN DEPOSITADO INSTRUMENTOS DE DENUNCIA QUE ENTRARÁN EN VIGOR EN LA FECHA INDICADA

Papua Nueva Guinea	23 enero 2002
Djibouti	17 mayo 2002
Emiratos Árabes Unidos	24 mayo 2002

4 RELACIONES EXTERIORES

4.1 Fomento de la afiliación al Fondo de 1992 e información sobre las actividades del Fondo

Las Asambleas de los FIDAC han destacado la importancia de que los Fondos 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 integrantes de la Secretaría han visitado durante 2001 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 integrantes de la Secretaría visitaron varios Estados no Miembros. Han participado asimismo en seminarios, conferencias y reuniones de trabajo en varios países y pronunciado conferencias 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 y en la Academia Marítima Internacional de la OMI en Trieste (Italia).

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 las 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.

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 de una Organización tienen condición de observador ante la otra Organización. A fines de 2001 los siguientes Estados especificados en el cuadro debajo, que no eran Miembros de ninguna de las dos Organizaciones, gozaban del rango de observador ante ambas.

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.

ESTADOS NO MIEMBROS CON RANGO DE OBSERVADOR

Angola	Ecuador	República Popular
Arabia Saudita	Egipto	Democrática de Corea
Brasil	Estados Unidos	San Vicente y las
Camboya	Indonesia	Granadinas
Chile	Irán, República Islámica del	Suiza
Congo	Líbano	Turquía
Dominica	Perú	

Se ha concedido rango 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 Intervención de Emergencia contra la Contaminación Marina en el Mediterráneo (REMPEC)

Los FIDAC tienen lazos particularmente estrechos con la OMI, y se han concertado acuerdos de cooperación entre cada Fondo y la OMI. Durante 2001 la Secretaría representó a los FIDAC en las reuniones de la Asamblea, Consejo y Comité Jurídico de la OMI.

Las siguientes organizaciones internacionales no gubernamentales gozan de rango 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)
- Foro Marítimo Internacional de Compañías Petroleras (OCIMF)
- Grupo Internacional de Clubes P & I
- Internacional Amigos de la Tierra (FOEI)
- International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF)
- Unión Internacional de Salvadores (ISU)
- Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza y sus Recursos (IUCN)

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 una de las asociaciones de seguro mutuo de protección e indemnización ('Club P & I'). La asistencia técnica que requieren los Fondos con respecto a los siniestros de contaminación por hidrocarburos es habitualmente facilitada por la International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF) apoyada por una red mundial de expertos técnicos.

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

5 ÓRGANOS RECTORES DEL FONDO DE 1971 Y DEL FONDO DE 1992

5.1 Asamblea del Fondo de 1992

5ª sesión extraordinaria

La Asamblea del Fondo de 1992 celebró una sesión extraordinaria del 29 al 30 de enero de 2001 bajo la presidencia del Sr Willem Oosterveen (Países Bajos).

Se informó a la Asamblea sobre una propuesta de la Comisión Europea para un Reglamento relativo a la constitución de un Fondo de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos en aguas europeas ("Fondo COPE"). Durante el debate todas las delegaciones que intervinieron subrayaron la importancia del régimen internacional establecido por los Convenios de 1992 e hicieron hincapié en que toda medida dentro de la Unión Europea no debía ir en detrimento del régimen internacional. Todas las delegaciones expresaron el parecer de que era importante que todo adelanto en el campo de responsabilidad e indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos se llevase a cabo a nivel global. Las delegaciones de los Estados Miembros de la Unión Europea que intervinieron manifestaron su fuerte apoyo por el régimen del FIDAC.

La Asamblea encargó al Director que facilitase información de hechos a los órganos de la Unión Europea sobre el régimen internacional de indemnización para permitir a estos órganos garantizar que toda medida adoptada en el seno de la Unión Europea no iría en detrimento del régimen global de indemnización.

6ª sesión

La Asamblea del Fondo de 1992 celebró su 6ª sesión, también bajo la presidencia del Sr Willem Oosterveen (Países Bajos), del 16 al 19 de octubre de 2001. Las siguientes decisiones más destacadas fueron aprobadas en aquella sesión.

- La Asamblea tomó nota con apreciación del Informe del Auditor Externo y de su Opinión acerca de los estados financieros del Fondo de 1992, que se examinaron a fondo y en detalle. La Asamblea aprobó las cuentas del ejercicio económico del 1 de enero al 31 de diciembre de 2000 (véase Sección 7.2).

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

Argelia	Liberia
Australia	México
Croacia	Noruega
España	Países Bajos
Filipinas	Reino Unido
Irlanda	República de Corea
Italia	Vanuatu
Japón	

- La Asamblea decidió aumentar el capital de operaciones del Fondo de 1992 de £18 millones a £20 millones.
- La Asamblea decidió recaudar contribuciones respecto al año 2001 en la cuantía de £62 millones, siendo £41 millones pagaderos al 1 de marzo de 2002 mientras que el resto sería aplazado y facturado, si fuese necesario y en la medida en que lo fuese, durante el segundo semestre de 2002 (véase Sección 8.5).
- La Asamblea aprobó el texto de un proyecto de Protocolo por el que se crea un Fondo Complementario de Indemnización preparado por un Grupo de Trabajo Intersesiones y encargó al Director que presentase el proyecto de Protocolo al Secretario General de la OMI, solicitándole que convocase una Conferencia Diplomática para examinar el proyecto de Protocolo en la primera oportunidad (véase Sección 9).
- La Asamblea tomó nota de las novedades respecto a la ratificación y aplicación del Convenio Internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas de 1996 (Convenio SNPP). Se encargó al Director que elaborase un sistema en forma de sitio en la red o CD-Rom para ayudar a los Estados y contribuyentes en potencia en la identificación y declaración de la carga sujeta a contribución en virtud del Convenio.
- La Asamblea aprobó una Resolución instando a todos los Estados Partes en el Convenio del Fondo de 1992 que aún no lo hayan hecho a ratificar el Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos de 1990 (OPRC).



Gaute Sivertsen

5.2 Comité Ejecutivo del Fondo de 1992

11ª - 15ª sesiones

El Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 celebró cinco sesiones durante 2001. La 11ª sesión fue presidida por el Vicepresidente, Capitán Luis Díaz-Monclús (Venezuela) el 29 y 30 de enero de 2001. Las sesiones 12ª - 15ª se celebraron bajo la presidencia del Sr Gaute Sivertsen (Noruega) el 15 de marzo, del 25 al 28 de junio y el 15, 16 y 19 de octubre de 2001.

Las principales decisiones tomadas por el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 en estas sesiones se recogen en la Sección 14 dentro del contexto de los siniestros concretos.

5.3 Consejo Administrativo del Fondo de 1971

3ª - 5ª sesiones

Las sesiones extraordinarias 6ª, 7ª y 8ª de la Asamblea del Fondo de 1971 debían celebrarse el 29 de enero, 15 de marzo y 26 de junio de 2001, respectivamente, pero la Asamblea no alcanzó quórum en estas ocasiones. Por consiguiente, los puntos del orden del día de estas sesiones extraordinarias de la Asamblea fueron examinados por el Consejo Administrativo en sus sesiones 3ª, 4ª y 5ª, respectivamente. Las sesiones 3ª y 4ª del Consejo fueron presididas por el Sr Valery Knyazev (Federación de Rusia) y la 5ª sesión por el Capitán Raja Malik (Malasia).

Las principales decisiones tomadas por el Consejo Administrativo del Fondo de 1971 en estas sesiones, que sólo trataron de siniestros que afectan al Fondo de 1971, se recogen en la Sección 13 dentro del contexto de los siniestros concretos.

6ª sesión

La Asamblea tampoco logró alcanzar quórum en su sesión 24ª que debía celebrarse del 15 al 19 de octubre de 2001. Por consiguiente, los puntos del orden del día de aquella sesión fueron examinados por el Consejo Administrativo en su 6ª sesión. El Consejo volvió a elegir al Capitán Raja Malik (Malasia) como su Presidente.

Las siguientes decisiones más destacadas fueron tomadas por el Consejo Administrativo en su 6ª sesión.

- El Consejo Administrativo tomó nota con apreciación del Informe del Auditor Externo y de su Opinión acerca de los estados financieros del Fondo de 1971, que se examinaron a fondo y en detalle. El Consejo aprobó las cuentas del ejercicio económico del 1 de enero al 31 de diciembre de 2000 (véase Sección 7.2).
- El Consejo decidió recaudar contribuciones anuales de 2001 por una cuantía total de £24,2 millones, siendo aplazada y facturada la totalidad de la recaudación, en la medida en que fuese necesario, durante el segundo semestre de 2002 (véase Sección 8.3).
- El Consejo Administrativo adoptó también una serie de decisiones relativas a siniestros



Raja Malik



Asamblea presidida por Willem Oosterveen

que afectan al Fondo de 1971. Las principales decisiones se recogen en la Sección 13 dentro del contexto de los siniestros concretos.

5.4 Decisiones de los Órganos Rectores que afectan tanto al Fondo de 1971 como al Fondo de 1992

En sus sesiones de octubre de 2001 la Asamblea del Fondo de 1992 y el Consejo Administrativo del Fondo de 1971 (actuando en nombre de la Asamblea) adoptaron las siguientes decisiones más destacadas que afectan a ambas Organizaciones.

- 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 decidieron que se enviaran cartas de los Presidentes en nombre de los
- órganos a los Gobiernos de los Estados que tenían pendientes informes sobre hidrocarburos subrayando sus graves preocupaciones y pidiendo una explicación de por qué no se habían presentado dichos informes (véase Sección 8.1).
- Se aprobaron las asignaciones presupuestarias para 2002, con gastos administrativos para la Secretaría común de un total de £2 816 663.
- Los Órganos Rectores decidieron crear un Órgano de Auditoría común a ambos Fondos para asegurar la máxima transparencia en las operaciones de los Fondos, habiendo de estudiarse la composición y mandato del Órgano de Auditoría en las próximas sesiones de los Órganos Rectores.
- Los Órganos Rectores examinaron los métodos de trabajo y estructura de la Secretaría. Decidieron separar las funciones de Asesor Técnico y Jefe del Departamento de Reclamaciones. Asimismo encargaron al Director que nombrase un Director Adjunto.

6 DISOLUCIÓN DEL FONDO DE 1971

6.1 Los problemas

A medida que más Estados se han adherido al Fondo de 1992 y dejado de ser Miembros del Fondo de 1971, el régimen 'antiguo' basado en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 y el Convenio del Fondo de 1971 ha perdido su importancia. 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 8 millones de toneladas a fines de 2001. La reducción en la base de contribución podría resultar en un incremento considerable de la carga financiera sobre los contribuyentes de aquellos Estados que sigan siendo Miembros del Fondo de 1971.

Mientras el Convenio del Fondo de 1971 permanezca en vigor, dicho Fondo de 1971 puede contraer responsabilidades adicionales derivadas de nuevos siniestros en los Estados Miembros restantes del Fondo de 1971. Ha habido preocupación considerable por que ocurra un siniestro respecto del cual el Fondo de 1971 tuviera la obligación de pagar indemnización a las víctimas, pero para el que no hubiera contribuyentes, o muy pocos, en ninguno de los Estados Miembros restantes.

6.2 Terminación del Convenio del Fondo de 1971

En virtud del artículo 43.1 en su versión original, el Convenio del Fondo de 1971 deja de estar en vigor cuando el número de los Estados Contratantes sea inferior a tres.

En octubre de 1999 el Comité Ejecutivo del Fondo de 1971, actuando en nombre de la Asamblea, tomó nota de que, aunque muchos Estados habían denunciado el Convenio del Fondo de 1971, era poco probable que el número de los Estados Contratantes fuese inferior a tres en un futuro previsible. Por consiguiente el Comité examinó varias maneras de acelerar la disolución del Fondo de 1971. El Comité 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, de modo que dicho Convenio dejaría de estar en vigor mucho antes de que el número de los Estados Contratantes fuese inferior a tres. La Conferencia Diplomática se celebró del

25 al 27 de septiembre de 2000. La Conferencia aprobó un Protocolo en virtud del cual el Convenio del Fondo de 1971 dejará de estar en vigor en la fecha en que el número de Estados Contratantes sea inferior a 25, o 12 meses después de la fecha en que la Asamblea (o cualquier otro órgano que actúe en su nombre) advierta que la cantidad total de hidrocarburos sujetos a contribución recibidos en los Estados Miembros restantes sea inferior a 100 millones de toneladas.

Normalmente tal enmienda a un Convenio sería vinculante solamente para los Estados que hubiesen expresado su aceptación. No obstante, se derivarían graves dificultades si se exigiese la aceptación explícita. Por esta razón la entrada en vigor del Protocolo está supeditada a un procedimiento simplificado por consentimiento tácito o implícito, esto es por el hecho de que los Estados no objetasen, llegado el 27 de marzo de 2001. Llegada esa fecha, no se presentaron tales objeciones y el Protocolo entró en vigor el 27 de junio de 2001.

Debido a varias denuncias recientes del Convenio del Fondo de 1971, el número de Estados Contratantes será inferior a 25 el 24 de mayo de 2002, y por lo tanto el Convenio dejará de estar en vigor el 24 de mayo de 2002. Dicho Convenio no se aplicará a los siniestros que ocurran después de esa fecha.

6.3 Seguro de las responsabilidades del Fondo de 1971 para nuevos siniestros

Tal como le autorizara el Consejo Administrativo en su sesión de octubre de 2000, el Director adquirió un seguro para cubrir las responsabilidades que tuviese el Fondo de 1971 para la compensación e indemnización hasta 60 millones de DEG (£52 millones) por siniestro menos la cuantía pagada en efecto por el propietario del buque o su asegurador en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 (así como los honorarios de juristas y otros expertos) con respecto a todos los siniestros que ocurrieran durante el plazo que venció el 31 de diciembre de 2001. El propio Fondo de 1971 tiene que cubrir una cantidad deducible de 250 000 DEG (£220 000) por cada siniestro. El seguro entró en vigor el 25 de octubre de 2000. En julio de 2001, el Fondo de 1971 ejerció la opción de prorrogar la cobertura hasta la fecha en que el Convenio del Fondo de 1971 deje de estar en vigor.

La solución adoptada ofrece beneficios considerables. Protege a las víctimas en potencia en los Estados Miembros restantes respecto a siniestros que ocurran antes de que surta efecto la denuncia del Convenio respecto de un determinado Estado. Además asegura que los contribuyentes en los Estados Miembros restantes no estarán expuestos a una pesada carga financiera como resultado de nuevos siniestros.

Al 31 de diciembre de 2001 habían ocurrido dos siniestros respecto de los cuales se requerirá la cobertura del seguro, a saber los siniestros del *Zeinab* y del *Singapura Timur* (véase páginas 97 y 100).

6.4 Procedimiento para la disolución del Fondo de 1971

La terminación del Convenio del Fondo de 1971 no entrañará la liquidación del Fondo de 1971, ya que tendrá que cumplir con sus obligaciones respecto a los siniestros pendientes, y es probable

que ello lleve varios años. Habrá que tomar medidas para garantizar que el Fondo de 1971 sea liquidado y disuelto del modo apropiado.

El Consejo Administrativo decidió en octubre de 2000 que no sería apropiado designar un liquidador en el sentido normal para tratar de la liquidación del Fondo de 1971 sino que dicha liquidación fuese abordada por los órganos del Fondo de 1971.

Como el Convenio del Fondo de 1971 dejará de estar en vigor el 24 de mayo de 2002, en sus sesiones de octubre de 2001 los Órganos Rectores confirmaron las decisiones anteriores de mantener el acuerdo existente por el que el Fondo de 1992 comparte una Secretaría con el Fondo de 1971 y el Director del Fondo de 1992 es también Director del Fondo de 1971, a fin de asegurar la tramitación eficiente de los siniestros pendientes que afectan al Fondo de 1971 y la disolución ordenada de aquella Organización.



Asamblea en sesión

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 2001 la Secretaría ha continuado enfrentándose con una sobrecarga de trabajo. La gran dedicación del personal a su trabajo, así como sus conocimientos y pericia, constituyen sólidos puntales para los FIDAC, y estos factores son decisivos para el funcionamiento eficiente de la Secretaría.

Como se mencionó en la Sección 5.4, los órganos rectores de los FIDAC decidieron en sus sesiones de octubre de 2001 separar las funciones de Asesor Técnico y Jefe del Departamento de Reclamaciones. Asimismo encargaron al Director que nombrase un Director Adjunto. Conforme a las decisiones de los Órganos Rectores, el Director designó al Jefe del Departamento de Reclamaciones, Sr Joseph Nichols, como Director Adjunto y Asesor Técnico, y al Sr José Maura como nuevo Jefe del Departamento de Reclamaciones, con efecto a partir del 1 de enero de 2002.

En mayo de 2001, el Sr Masamichi Hasebe sucedió al Sr Satoru Osanai en calidad de Asesor Jurídico. La Sra Catherine Grey sucedió a la Sra Hilary Warson en calidad de Jefe del Departamento de Relaciones Exteriores y Conferencias en agosto de 2001.

Los FIDAC continúan valiéndose de asesores externos para facilitar asesoría en cuestiones jurídicas y técnicas así como las relativas a administración y personal. En relación con un número de siniestros 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 y por lo general para ayudar a los demandantes.

Los Órganos Rectores han destacado la importancia de que el Fondo de 1992 reforzase las actividades de la Secretaría en la esfera de las relaciones públicas. Continúa la puesta a punto del sitio de los FIDAC en la red, en particular en lo que respecta a sus versiones española y francesa.

7.2 Estados financieros de 2000

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 2000 fueron aprobados por los respectivos Órganos Rectores en sus sesiones de octubre de 2001.

Como en años anteriores, las cuentas del Fondo de 1971 y del Fondo de 1992 fueron revisadas por el Interventor y Auditor General del Reino Unido. Los informes del Auditor, que abarcan ambas Organizaciones, se reproducen en su totalidad en los Anexos III y IX respectivamente y sus opiniones sobre cada estado financiero se reproducen en los Anexos IV y X.

Los estados que resumen la información que consta en los estados revisados para este periodo se presentan en los Anexos V - VIII para el Fondo de 1971 y en los Anexos XI - XIV 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) (£865 000) o, por el Fondo de 1992, de 4 millones de DEG (£3,5 millones).

Fondo de 1971

No quedaban por cobrar contribuciones anuales por parte del Fondo General en 2000. Las contribuciones que quedaban por cobrar en 2000 respecto al Fondo de Reclamaciones Importantes del *Nakhodka* y al Fondo de Reclamaciones Importantes del *Osung N°3* eran £1 millón y £5,3 millones respectivamente. Se efectuó un reembolso de £2,5 millones a aquellas personas que habían contribuido al Fondo de Reclamaciones Importantes del *Haven*.

Los gastos de reclamaciones para este periodo ascendían a £21 millones. La mayor parte de estos gastos se relacionaba con tres casos, a saber los siniestros del *Braer*, *Sea Empress* y *Osung N°3*.

El balance del Fondo de 1971 al 31 de diciembre de 2000 se reproduce en el Anexo VII. Se presentan asimismo los saldos de los diversos Fondos de Reclamaciones Importantes. El pasivo contingente se estimó en £197 millones respecto a reclamaciones surgidas de 18 siniestros.

Fondo de 1992

No quedaban por cobrar contribuciones por parte del Fondo General en 2000. Las contribuciones que quedaban por cobrar en 2000 respecto a los Fondos de Reclamaciones Importantes del *Nakhodka* y el *Erika* eran £13 millones y £40 millones respectivamente. Como se habían pagado todos los gastos de reclamaciones respecto al siniestro del *Osung N°3* en lo que se refiere al Fondo de 1992, se abonaron £3,7 millones del superávit del Fondo de Reclamaciones Importantes del *Osung N°3* a las cuentas de los contribuyentes.

Los gastos de reclamaciones durante 2000 fueron £30 millones. Los pagos se relacionaban sobre todo con el siniestro del *Nakhodka*.

El balance del Fondo de 1992 al 31 de diciembre de 2000 se reproduce en el Anexo XIII. Se presentan asimismo los saldos de los diversos Fondos de Reclamaciones Importantes. El pasivo contingente se estimó en £172 millones respecto a reclamaciones surgidas de ocho siniestros.

7.3 Estados financieros de 2001

Los estados financieros del Fondo de 1971 y el Fondo de 1992 para el periodo comprendido entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2001 se presentarán al Auditor Externo en la primavera de 2002, y serán sometidos a la aprobación de los Órganos Rectores respectivos en sus sesiones de octubre de 2002. Estas cuentas se reproducirán en el Informe Anual de los FIDAC de 2002.

7.4 Inversión de fondos

Política de inversión

De conformidad con los Reglamentos Financieros de los Fondos de 1971 y de 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, para evitar demasiados riesgos de fluctuación de divisas y para obtener un rendimiento razonable 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 del 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 los dos órganos son los mismos.

Fondo de 1971

El Fondo de 1971 efectuó inversiones durante 2001 en varios bancos y sociedades de crédito hipotecario del Reino Unido. Al 31 de diciembre de 2001 la cartera de inversiones del Fondo de 1971 ascendía a un total de £87 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 2001 por las inversiones ascendían a £5,8 millones sobre un capital medio de £93 millones.

Fondo de 1992

EL Fondo de 1992 efectuó inversiones durante 2001 en varios bancos y sociedades de crédito hipotecario del Reino Unido. Al 31 de diciembre de 2001 la cartera de inversiones del Fondo de 1992 ascendía a un total de £96 millones. La cartera estaba constituida por el activo del Fondo de 1992 y el Fondo de Previsión del Personal.

Los intereses devengados en 2001 por las inversiones ascendían a £5,3 millones sobre un capital medio de £86 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 son responsables 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 examinada en las sesiones de octubre de 2001 de los Órganos Rectores tanto del Fondo de 1971 como del Fondo de 1992. Por aquellas fechas 13 Estados Miembros del Fondo de 1992 y 32 Estados Miembros o antiguos Estados Miembros del Fondo de 1971 no habían presentado informes sobre hidrocarburos sujetos a contribución recibidos en 2000. Los informes correspondientes al periodo entre cuatro y 13 años quedaban pendientes respecto a 15 de los Estados Miembros del Fondo de 1971.

La Asamblea consideró que la situación respecto a la presentación de informes sobre hidrocarburos daba pie a grave preocupación. Se observó que la situación respecto al Fondo de 1992 probablemente se deterioraría a medida que los Estados que tenían pendientes los informes respecto al Fondo de 1971 se convertían en Miembros del Fondo de 1992.

Varias delegaciones llamaron la atención sobre el hecho de que la presentación de informes sobre hidrocarburos forma parte de las obligaciones de tratado que un Estado asume al ratificar el Convenio del Fondo de 1992 y que la falta de presentación de estos informes constituye

incumplimiento de dichas obligaciones. Se señaló que debe existir un equilibrio entre las obligaciones y los derechos dimanantes de un tratado.

Como se mencionó en la Sección 5.4, los Órganos Rectores de ambas organizaciones decidieron que se enviaran cartas de los Presidentes de dichos órganos a los Gobiernos de los Estados que tenían pendientes informes sobre hidrocarburos, subrayando sus graves preocupaciones, pidiendo una explicación de por qué no se habían presentado informes y explicando el procedimiento para la presentación de informes sobre hidrocarburos.

Contribuciones iniciales y anuales

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

Las contribuciones iniciales eran pagaderas cuando un Estado pasaba a ser Miembro del Fondo de 1971. Los contribuyentes pagaban una cantidad fija por tonelada de hidrocarburos sujetos a contribución recibidos durante el año precedente a aquel en que hubiera 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 31 de diciembre de 2001 correspondían a £0,0027222.

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 en virtud del artículo 5.1 del Convenio del Fondo de 1971.

Sistema de facturación diferida

En junio de 1996 las Asambleas introdujeron un sistema de facturación diferida 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 marzo del año siguiente, siendo la suma restante, o parte de la misma, facturada posteriormente en ese año si se considerase necesario.

8.2 Fondo de 1971: Contribuciones anuales de 2000

En octubre de 2000 el Consejo Administrativo, actuando en nombre de la Asamblea, decidió no recaudar contribuciones anuales respecto al Fondo General. No obstante, el Consejo decidió recaudar contribuciones anuales para el Fondo de Reclamaciones Importantes del *Nissos Amorgos* por una cuantía total de £25 millones, siendo diferida la totalidad de la recaudación. Se autorizó al Director a decidir si había de facturar la totalidad o parte de la suma de la recaudación diferida para su pago durante el segundo semestre de 2001.

Al evaluar la situación en junio de 2001 el Director decidió no efectuar una recaudación diferida respecto al Fondo de Reclamaciones Importantes del *Nissos Amorgos*. Se comunicó esta decisión a los contribuyentes en julio de 2001.

8.3 Fondo de 1971: Contribuciones anuales de 2001

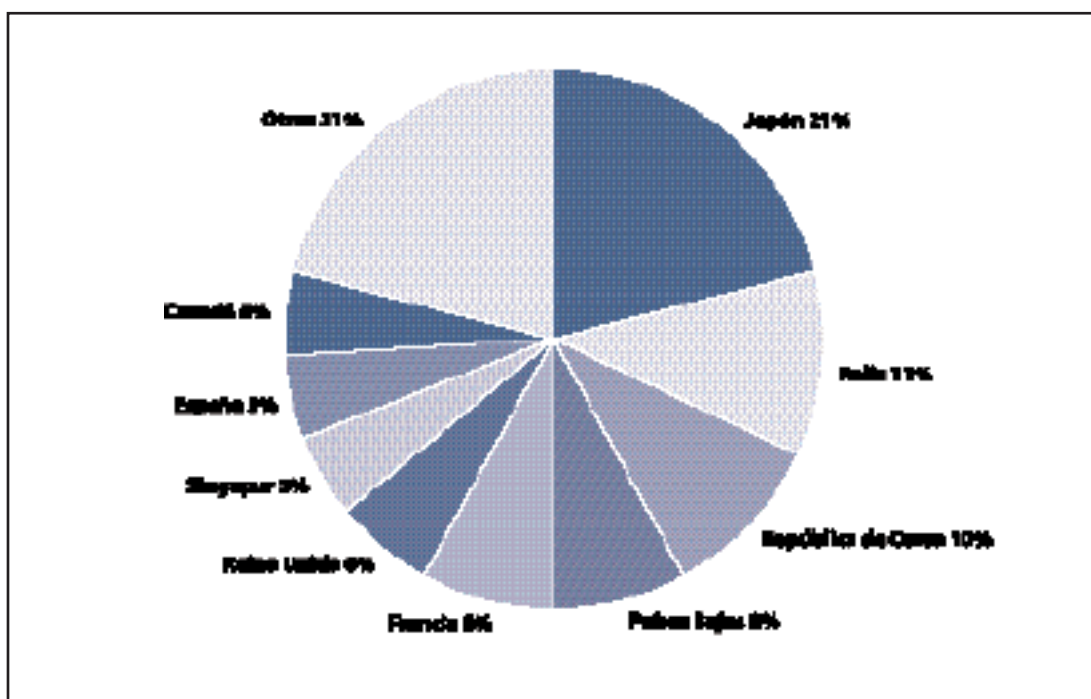
En octubre de 2001 el Consejo Administrativo, actuando en nombre de la Asamblea, decidió recaudar contribuciones anuales por £3,2 millones respecto al Fondo General. El Consejo decidió asimismo recaudar contribuciones anuales para el Fondo de Reclamaciones Importantes del *Nissos Amorgos*

por una cuantía total de £21 millones. Se decidió que fuese diferida la totalidad de las recaudaciones. Se autorizó al Director a decidir si había de facturar la totalidad o parte de las sumas de las recaudaciones diferidas para su pago durante el segundo semestre de 2002.

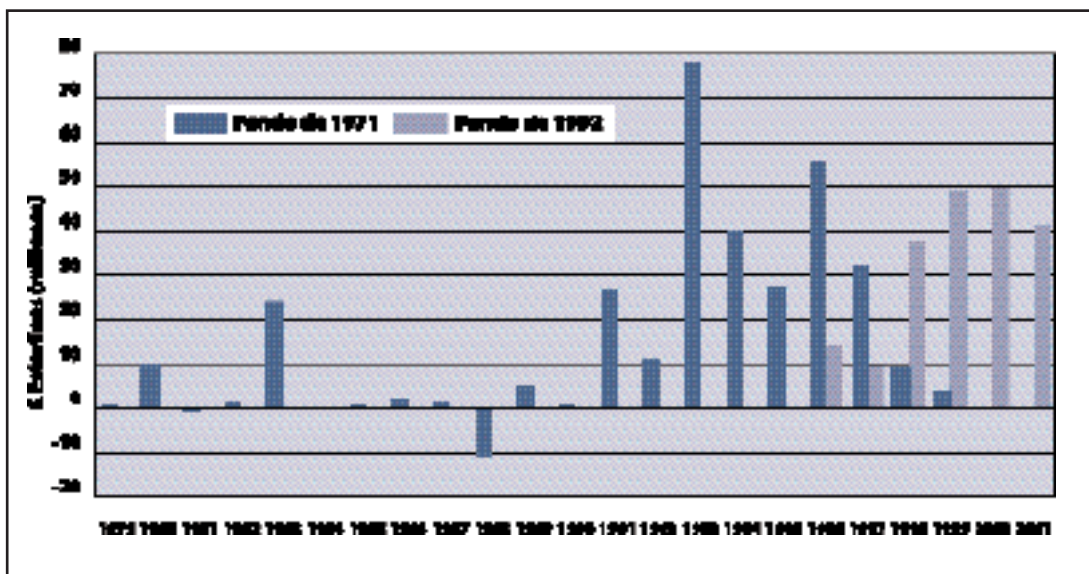
8.4 Fondo de 1992: Contribuciones anuales de 2000

En octubre de 2000 la Asamblea decidió recaudar contribuciones de 2000 al Fondo General por un total de £7,5 millones, que debía pagarse al 1 de marzo de 2001. Además, la Asamblea decidió recaudar contribuciones por £35 millones al Fondo de Reclamaciones Importantes del *Nakhodka* y £50 millones al Fondo de Reclamaciones Importantes del *Erika*, £17 millones y £25 millones respectivamente para su pago antes del 1 de marzo de 2001, siendo diferido el resto de las recaudaciones. Se autorizó al Director a decidir si había de facturar la totalidad o parte de las recaudaciones diferidas para su pago durante el segundo semestre de 2001.

Al evaluar la situación en junio de 2001 el Director decidió no efectuar una recaudación diferida respecto a estos Fondos de Reclamaciones Importantes. Se comunicó esta decisión a los contribuyentes en julio de 2001.



Fondo de 1992: Contribuciones de 2001 al Fondo General



Fondo de 1971 y Fondo de 1992: Contribuciones anuales al correr de los años

8.5 Fondo de 1992: Contribuciones anuales de 2001

En octubre de 2001 la Asamblea decidió recaudar contribuciones de 2001 al Fondo General por un total de £5 millones, y que el pago fuese efectuado al 1 de marzo de 2002. Además, la Asamblea decidió recaudar contribuciones por £11 millones al Fondo de Reclamaciones Importantes del *Nakhodka* y £46 millones al Fondo de Reclamaciones Importantes del *Erika*. Se decidió asimismo que la totalidad de las recaudaciones del primero y £25 millones de la recaudación del segundo Fondo de Reclamaciones Importantes fuesen exigibles antes del 1 de marzo de 2002, siendo diferido el resto de la recaudación (£21 millones) al Fondo de Reclamaciones Importantes del *Erika*. Se autorizó al Director a decidir si había de facturar la totalidad o parte de las recaudaciones diferidas para su pago durante el segundo semestre de 2002.

Las contribuciones de 2001 al Fondo General se basaron en las cantidades de hidrocarburos sujetos a contribución recibidos en 2000 en Estados Miembros. Las participaciones de las contribuciones de 2001 a ese Fondo respecto a los Estados Miembros quedan ilustradas mediante el gráfico de la página 29.

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

En el cuadro en la página opuesta se presentan pormenores de las contribuciones anuales de 2000 y 2001 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 arriba.

Con respecto a las contribuciones recaudadas por el Fondo de 1971 al correr de los años, quedaban pendientes £946 500 al 31 de diciembre de 2001. En cuanto a las contribuciones recaudadas por el Fondo de 1992 desde su creación en 1996, quedaban pendientes £178 500 en aquella fecha.

En octubre de 2001 los Órganos Rectores de los Fondos de 1971 y de 1992 expresaron su satisfacción por la situación relativa al pago de contribuciones.

CONTRIBUCIONES ANUALES DE 2000 Y 2001 DE LOS FONDOS DE 1971 Y 1992

Organización	Contribución Anual Año	Decisión de Órgano Rector		Fondo General/ Fondo de Reclamaciones Importantes	Suma total a pagar £	Año de hidro-carburos	Recaudación por tonelada £
FONDO 1971	2000	Octubre 2000	1ª recaudación	No se efectuó recaudación			
			2ª recaudación	No se efectuó recaudación			
	2001	Octubre 2001	1ª recaudación	No se efectuó recaudación			
			2ª recaudación	Fondo General	3 200 000 Máxima ²	2000	0,0415760
				<i>Nissos Amorgos</i> Venezuela	21 000 000 Máxima ²	1996	0,0170135
FONDO 1992	2000	Octubre 2000	1ª recaudación	Fondo General	7 500 000	1999	0,0066366
				<i>Nakhodka</i> Japón	17 000 000	1996	0,0255419
				<i>Erika</i> Francia	25 000 000	1998	0,0223985
			2ª recaudación	No se efectuó recaudación			
	2001	Octubre 2001	1ª recaudación	Fondo General	5 000 000	2000	0,0039182
				<i>Nakhodka</i> Japón	11 000 000	1996	0,0165271
				<i>Erika</i> Francia	25 000 000	1998	0,0223985
			2ª recaudación	<i>Erika</i> Francia	21 000 000 Máxima ²	1998	0,0188148

² A facturar en la medida que se requiera para pago en el segundo semestre de 2002

9 EXAMEN DE LA IDONEIDAD DEL RÉGIMEN INTERNACIONAL DE INDEMNIZACIÓN

9.1 Grupo de Trabajo Intersesiones

En abril de 2000 la Asamblea del Fondo de 1992 estableció un Grupo de Trabajo Intersesiones para evaluar la idoneidad del sistema internacional de indemnización creado por el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992. El mandato del Grupo era mantener un intercambio general y preliminar de opiniones, sin extraer conclusiones, en cuanto a la necesidad de mejorar el régimen de indemnización facilitado por el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992. El Grupo de Trabajo eligió Presidente al Sr Alfred Popp QC (Canadá).

El informe del Grupo de Trabajo en su primera reunión celebrada en junio de 2000 fue examinado por la Asamblea en su sesión de octubre de 2000. La Asamblea encargó al Grupo de Trabajo que continuase su labor conforme al siguiente mandato revisado:

- mantener un intercambio de opiniones en cuanto a la necesidad y posibilidades de mejorar el régimen de indemnización establecido por el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992; y
- continuar el examen de las cuestiones identificadas por el Grupo de Trabajo como importantes con el fin de mejorar el régimen de indemnización y formular las recomendaciones apropiadas con respecto a dichas cuestiones.

En sus reuniones celebradas en marzo y junio de 2001 el Grupo de Trabajo examinó una serie de cuestiones, en particular los niveles máximos de indemnización, la responsabilidad del propietario del buque y los daños al medio ambiente. Debató asimismo la admisibilidad de reclamaciones por costos fijos, prescripción, procedimientos alternativos para la solución de controversias, problemas causados por la falta de presentación por los Estados de informes sobre hidrocarburos y métodos para lograr la aplicación uniforme de los Convenios.

El informe del Grupo de Trabajo fue examinado por la Asamblea del Fondo de 1992 en su sesión de octubre de 2001.

Al presentar el informe a la Asamblea, el Presidente del Grupo de Trabajo mencionó que se había decidido dividir las cuestiones objeto de debate en los siguientes grupos:

- cuestiones respecto de las cuales existía una necesidad urgente de mejorar el régimen de indemnización que no se podía lograr dentro del texto actual de los Convenios de 1992;
- cuestiones respecto de las cuales se podían encontrar soluciones a corto plazo dentro del ámbito de los Convenios actuales, por ejemplo mediante Resoluciones de la Asamblea o modificaciones de la política del Fondo;
- cuestiones que necesitaban consideración ulterior a más largo plazo.

9.2 Nivel máximo de indemnización

Durante los debates del Grupo de Trabajo en sus reuniones de 2001, una serie de Estados sostenían que, a fin de que el sistema internacional de indemnización retuviese la credibilidad, los niveles máximos de indemnización que ofrecía debían ser lo suficientemente elevados para garantizar la indemnización íntegra a las víctimas incluso en los siniestros de derrames de hidrocarburos más graves. Otras delegaciones, sin embargo, manifestaron que no veían la necesidad de aumentar el nivel máximo de indemnización por encima de los incrementos adoptados en la



Alfred Popp QC

Organización Marítima Internacional en octubre de 2000, lo que elevaría la cuantía total disponible a 203 millones de DEG (£176 millones) a partir del 1 de noviembre de 2003.

Habida cuenta de esta diferencia de opiniones, el Grupo de Trabajo examinó una propuesta para establecer un tercer nivel optativo de indemnización mediante un Fondo Complementario de Indemnización, que proporcionaría una indemnización adicional además de la disponible en virtud de los Convenios de 1992.

El Grupo de Trabajo preparó un proyecto de Protocolo por el que se crearía tal Fondo optativo. Los rasgos principales del tercer nivel optativo propuesto pueden resumirse como sigue:

El Fondo Complementario estaría constituido mediante un Protocolo al Convenio del Fondo de 1992. El Fondo Complementario sólo pagaría indemnización por daños de contaminación en Estados Partes en el Protocolo propuesto. El tercer nivel sería financiado solamente por los receptores de hidrocarburos para evitar dificultades desde el punto de vista del derecho de tratados que surgirían si el tercer nivel contuviese un estrato financiado por los propietarios de buques. El Fondo Complementario sería financiado por las contribuciones de los receptores de hidrocarburos en los Estados que pasasen a ser Partes en el Protocolo. Para garantizar su carácter optativo y distinto, el Fondo Complementario sería una entidad legal separada.

La Asamblea prestó consideración al proyecto de Protocolo en su sesión de octubre de 2001. Centró sus consideraciones en cuestiones relativas a la fecha y circunstancias de pago por el Fondo de 1992, tope de contribuciones, conflictos de interés en potencia entre el Fondo de 1992 y el Fondo Complementario, y criterios para la admisibilidad de las reclamaciones.

La delegación observadora del Foro Marítimo Internacional de Compañías Petroleras (OCIMF) indicó que creía con firmeza que el tercer nivel optativo debía consistir en dos partes para preservar el actual equilibrio de contribuciones

entre los intereses del propietario del buque y de la carga que había sido el fundamento del éxito del marco existente. La delegación de OCIMF reconocía, sin embargo, que existía la necesidad de tomar medidas prontas como medio de preservar el carácter global de los regímenes existentes. Aquella delegación aceptaba por tanto que el tercer nivel optativo estaría al principio financiado exclusivamente por los receptores de hidrocarburos, pero veía esto solamente como una solución provisional.

El Grupo Internacional de Clubes P & I informó a la Asamblea que los Clubes, con el apoyo de los propietarios de buques, estaban desarrollando una propuesta de un aumento voluntario de los límites de responsabilidad para buques pequeños en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 que se aplicaría sólo en los Estados que ratificasen el Protocolo propuesto por el que se crea el Fondo Complementario. El plan de tal aumento voluntario funcionaría de acuerdo a lo siguiente:

- El plan sólo se aplicaría en el caso de que el derrame de un buque tanque afectase a un Estado participante en el tercer nivel cuando se impusiese la responsabilidad en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992. El plan entraría en vigor al mismo tiempo que la entrada en vigor del tercer nivel, independientemente del pabellón del buque o la propiedad de la carga.
- El límite en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (incluidos los aumentos que entran en vigor en 2003) tendría que ser rebasado pero el plan funcionaría incluso si las reclamaciones no llegasen al tercer nivel.
- La responsabilidad del propietario del buque tanque conforme al plan no rebasaría el límite en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 más la parte voluntaria. Aunque las juntas directivas del Club aún no habían considerado la cuantía del aumento voluntario, el documento presentado por el Grupo Internacional a la reunión de junio de 2001 del Grupo de Trabajo empleaba la cifra ilustrativa de un límite del aumento voluntario de 13,5 millones de DEG (£11 millones).
- El propietario del buque tanque contrataría con el Fondo de 1992 el reembolso de las reclamaciones pagadas que rebasan el límite aumentado conforme al Convenio de

Responsabilidad Civil de 1992. Se harían intentos para encontrar un mecanismo que evitase la necesidad de que los propietarios de buques tanque firmasen individualmente el plan. Los Clubes P & I garantizarían la responsabilidad contractual al Fondo en virtud del acuerdo.

Tras un debate, la Asamblea aprobó el texto de un proyecto de Protocolo para crear un fondo que complementase la indemnización disponible en virtud del Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos de 1992 reflejando los principios propuestos por el Grupo de Trabajo.

Como le encargara la Asamblea, el Director presentó el texto del proyecto de Protocolo al Secretario General de la OMI solicitándole que convocase una Conferencia Diplomática para estudiar el proyecto de Protocolo en la primera oportunidad. Se espera que la Conferencia Diplomática se celebre en el primer semestre de 2003.

9.3 Daños ambientales y estudios sobre el medio ambiente

El Grupo de Trabajo prestó consideración asimismo a la admisibilidad de las reclamaciones por daños ambientales y los costos de estudios del impacto ambiental. Se acordó que esto se estudiase en el contexto de un cambio de la política del Fondo más bien que una enmienda del Convenio.

El Grupo de Trabajo examinó una propuesta para cambiar la política del Fondo de 1992 en el sentido de que la indemnización por daños ambientales ya no debe limitarse a los casos en que el demandante haya sufrido pérdida económica, sino que también debe permitir calcular la indemnización mediante modelos teóricos. Esta propuesta no fue aceptada por el Grupo de Trabajo, ya que se consideró que iba más allá de la actual definición de 'daños por contaminación' en los Convenios de 1992.

El Grupo de Trabajo convino en que debía hacerse un examen de lo que podía conseguirse dentro de la definición actual de 'daños por contaminación' en lo que se refiere a la admisibilidad de las reclamaciones por restauración del medio ambiente y por los costos de estudios del impacto ambiental. Recibió considerable apoyo en el Grupo de Trabajo una

propuesta para abordar estas cuestiones en una Resolución de la Asamblea. Asimismo hubo apoyo para un examen a fondo de la cuestión de los daños ambientales a más largo plazo.

En su sesión de octubre de 2001 la Asamblea examinó una propuesta de varias delegaciones referente a nuevos criterios de admisibilidad de las medidas de restauración de los elementos deteriorados del medio ambiente y para los estudios posteriores a derrames. Aunque existía una clara mayoría partidaria de la propuesta, un número considerable de delegaciones expresó serias dudas acerca de los términos de los criterios propuestos con respecto a las medidas de restauración. Por esta razón la Asamblea decidió que se remitiera la cuestión al Grupo de Trabajo para que la examinase más a fondo con miras a que la Asamblea adoptase una decisión en su próxima sesión.

9.4 Otras cuestiones principales examinadas por el Grupo de Trabajo

Responsabilidad del propietario del buque

El Grupo de Trabajo examinó las disposiciones del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 que rigen la responsabilidad del propietario del buque. Se consideró que todo intento en esta etapa de incluir a los propietarios de los buques en la financiación del tercer nivel de indemnización propuesto crearía complicaciones de índole del derecho de tratados y podría traducirse en un retraso inaceptable en la creación del Fondo Complementario. Se presentaron varias opciones para la participación del propietario del buque en el nivel de indemnización complementaria, a saber: un aumento voluntario de la responsabilidad del propietario del buque/asegurador en el extremo inferior de la escala de responsabilidad en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, propuesto por el Grupo Internacional de Clubes P & I; un sistema de cuatro estratos con un estrato adicional de responsabilidad del propietario del buque formando el tercer estrato y un nivel financiado por los receptores de hidrocarburos formando el cuarto estrato; un tercer nivel de indemnización que sería financiado tanto por los propietarios de buques como por los receptores de hidrocarburos.

Se acordó en que la cuestión de revisar el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 con respecto a la responsabilidad del propietario del buque tendría que ser examinada a más largo plazo.

Falta de presentación de informes sobre hidrocarburos

Una serie de Estados Miembros del FIDAC no cumplen su obligación de presentar informes sobre recibo de hidrocarburos, y esto ha causado significativas dificultades en el funcionamiento del sistema de indemnización. El Grupo de Trabajo reconoció que se trataba de una cuestión importante y que era necesario un examen más a fondo para hallar una solución que garantizase que los Estados cumplieren su obligación de presentar estos informes.

En virtud del proyecto de Protocolo por el que se crea un Fondo Complementario, un Estado que no presenta informes sobre hidrocarburos arrostrará ciertas sanciones en el sentido de que no se pagaría indemnización por daños de contaminación causados en ese Estado hasta que se hayan presentado los informes pendientes.

Admisibilidad de las reclamaciones por costos fijos

El Grupo de Trabajo examinó una propuesta según la cual a los Estados que hubiesen invertido en unidades y equipo para poder controlar los derrames de hidrocarburos, tales como naves de rescate en el mar, capacidad de aspersión aérea y remolcadores de emergencia, debiera otorgárseles indemnización adicional en forma de un margen de utilidad del 10%, por ejemplo, en sus costos de contratos anuales y/o costos diarios de mantenimiento y despliegue de tales unidades y equipo, a condición de que pudiera demostrarse que su uso tuviese un efecto beneficioso en la reducción del costo del siniestro. La propuesta recibió apoyo significativo. Se consideró, con todo, que eran necesarios más detalles de la propuesta, en particular en lo que respecta a las condiciones para otorgar un margen de utilidad.

El sistema de contribución

Se formuló una propuesta para refinar el sistema de contribución con el objetivo de hallar una solución equitativa respecto a la obligación de pagar contribuciones al Fondo de 1992 de ciertos receptores de hidrocarburos que no tienen más interés en los hidrocarburos recibidos que proporcionar servicios de almacenamiento de hidrocarburos. El Grupo de Trabajo consideró que esta cuestión tendría que ser examinada en una fase posterior.

Aplicación uniforme de los Convenios

El Grupo de Trabajo consideró que la uniformidad de implantación y aplicación de los

Convenios era decisiva para el funcionamiento equitativo del régimen internacional de indemnización. El Grupo de Trabajo tomó nota de un documento presentado por el Director en el que trataba de inconsistencias en la aplicación de los Convenios en el pasado y dificultades que habían surgido como resultado de la relación entre los Convenios y el derecho nacional. El Grupo de Trabajo concluyó que esta cuestión fuese retenida para estudio ulterior.

9.5 Continuación de la labor

El Grupo de Trabajo recomendó que la Asamblea prorrogase el mandato del Grupo a fin de permitirle examinar aquellas cuestiones retenidas para consideración ulterior a más largo plazo, a saber:

- responsabilidad del propietario del buque
- daños al medio ambiente
- procedimientos alternativos de solución de controversias
- falta de presentación de informes sobre hidrocarburos
- aclaración de la definición de 'buque' en lo que se refiere a unidades móviles mar adentro y buques tanque sin carga
- aplicación del sistema de contribución respecto a entidades que prestan servicios de almacenamiento
- uniformidad de aplicación de los Convenios
- diversas cuestiones de índole del derecho de tratados.

En su sesión de octubre de 2001 la Asamblea dio al Grupo de Trabajo el siguiente mandato revisado:

- continuar un intercambio de opiniones en cuanto a la necesidad y posibilidades de mejorar el régimen de indemnización establecido en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992, incluidas las cuestiones arriba referidas que ya habían sido identificadas por el Grupo de Trabajo, pero aún no habían sido resueltas;
- rendir informe a la próxima sesión ordinaria de la Asamblea sobre la marcha de su labor y formular las recomendaciones que estime apropiadas.

Se espera que el Grupo de Trabajo se reúna en abril y julio de 2002.

10 LIQUIDACIÓN DE RECLAMACIONES

10.1 Consideraciones generales

Las Asambleas de los Fondos de 1971 y de 1992 han dado al Director autorización general para liquidar reclamaciones y pagar indemnización si no es probable que los pagos totales por el Fondo respectivo con respecto al siniestro en cuestión rebasen 2,5 millones de DEG (£2,2 millones o US\$3,1 millones). Para los siniestros que den lugar a reclamaciones mayores, el Director necesita en principio la aprobación de la liquidación por el Órgano Rector del Fondo en cuestión (es decir el Consejo Administrativo del Fondo de 1971 y el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992). Con todo, los Órganos Rectores normalmente dan al Director una autorización muy amplia para liquidar reclamaciones derivadas de siniestros concretos, facultándole para efectuar una liquidación vinculante de todas las reclamaciones derivadas de un siniestro concreto, excepto cuando una reclamación específica da pie a una cuestión de principio que no haya sido previamente decidida por los Órganos Rectores. El Director tiene permiso, en determinadas circunstancias y dentro de ciertos límites, para efectuar un pago provisional de indemnización antes de liquidarse la reclamación, si ello es necesario para mitigar dificultades financieras graves de las víctimas de siniestros de contaminación. Estos procedimientos están concebidos para agilizar el pago de indemnización.

Si la cuantía global de las reclamaciones reconocidas rebasa la cuantía total de indemnización disponible, es decir 60 millones de DEG (£52 millones o US\$76 millones) para el Fondo de 1971 y 135 millones de DEG (£117 millones o US\$170 millones) para el Fondo de 1992, los demandantes sólo recibirán un porcentaje de la cuantía aprobada de su reclamación. Han surgido ciertas dificultades en casos en que la cuantía total de las reclamaciones derivadas de un siniestro concreto rebasa la cuantía total disponible para la indemnización, o cuando existe el riesgo de que ello ocurra. En virtud de los Convenios, los Fondos están obligados a garantizar que todos los demandantes reciban un tratamiento igual. Por consiguiente los Fondos deberán lograr un equilibrio entre la importancia de pagar indemnización a las víctimas lo más puntualmente posible y la necesidad de evitar una situación de pago en exceso. Por consiguiente, en una serie de casos los Fondos han tenido que prorratear provisionalmente los pagos a las víctimas hasta que quedase clara la cuantía total de las reclamaciones aprobadas.

10.2 Admisibilidad de las reclamaciones de indemnización

Los Fondos pueden pagar indemnización a un demandante solamente en la medida en que su reclamación esté justificada y cumpla los criterios estipulados en el Convenio del Fondo aplicable. A este fin, el demandante está obligado a apoyar su reclamación presentando notas explicativas, facturas, recibos y otros documentos.

Para que una reclamación sea aceptada por los Fondos, ésta debe basarse en un gasto efectivamente incurrido o una pérdida en efecto sufrida, y debe existir un nexo causal entre el gasto o pérdida y la contaminación. Todo gasto debe haber sido incurrido para fines razonables.

Los FIDAC han adquirido considerable experiencia con respecto a la admisibilidad de las reclamaciones. En relación con la liquidación de las reclamaciones han elaborado ciertos principios en lo que se refiere al significado de la definición de 'daños de contaminación', que se especifica como 'daños causados por la contaminación'. En 1994 un Grupo de Trabajo del Fondo de 1971 examinó a fondo los criterios para la admisibilidad de las reclamaciones de indemnización dentro del ámbito del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969, el Convenio del Fondo de 1971 y los Protocolos de 1992. El Informe del Grupo de Trabajo fue refrendado por la Asamblea del Fondo de 1971. La Asamblea del Fondo de 1992 ha decidido que dicho Informe constituya la base de su política sobre los criterios para la admisibilidad de las reclamaciones.

Las Asambleas del Fondo de 1971 y de 1992 han expresado la opinión de que es esencial una interpretación uniforme de la definición de 'daños de contaminación' para el funcionamiento del régimen de indemnización establecido por los Convenios. La postura de los FIDAC a este respecto se aplica no sólo a las cuestiones de principio relativas a la admisibilidad de las reclamaciones sino también a la evaluación de la pérdida o daños efectivos cuando las reclamaciones no dan pie a ninguna cuestión de principio.

Los Fondos estudian cada reclamación basándose en sus propios fundamentos, habida cuenta de las circunstancias particulares del caso. Si bien se han adoptado criterios para la admisibilidad de las reclamaciones, se admite con todo cierta

flexibilidad, permitiendo a los Fondos tener en cuenta nuevas situaciones y nuevos tipos de reclamaciones. En general los Fondos siguen un enfoque pragmático, a fin de facilitar soluciones extrajudiciales.

Los FIDAC han publicado Manuales de Reclamaciones que contienen información general sobre cómo se deben presentar las reclamaciones y enuncian los criterios generales para la admisibilidad de los diversos tipos de reclamaciones.

10.3 Siniestros que afectan al Fondo de 1971

Liquidación de reclamaciones del Fondo de 1971 entre 1978 y 2001

Desde su creación en octubre de 1978, el Fondo de 1971 ha intervenido, hasta el 31 de diciembre de 2001, en la liquidación de reclamaciones surgidas de 98 siniestros. La indemnización total pagada por el Fondo de 1971 asciende a más de £280 millones (US\$410 millones).

En el Anexo XVII del presente Informe figura un resumen de todos los siniestros respecto de los cuales el Fondo de 1971 ha pagado indemnización o compensación, o en los 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 rebasó con mucho la cuantía máxima disponible en virtud del Convenio del Fondo de 1971. Se han presentado, en algunos casos, 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 numerosas reclamaciones que, si bien admisibles en principio, eran por cuantías que el Fondo consideraba sumamente exageradas. Como consecuencia, el Fondo de 1971 y los demandantes se han visto involucrados en procesos judiciales prolongados.

El Fondo de 1971 ha efectuado pagos de indemnización y compensación superiores a £2 millones, a consecuencia de cada uno de los siniestros indicados abajo, 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
<i>Osung N°3</i>	República de Corea/Japón	1997	£8,2 millones

Además, el Fondo de 1971 ha efectuado pagos de indemnización superiores a £2 millones en relación con los siniestros indicados en la siguiente página, 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.

Como puede verse en el gráfico en la siguiente página, el pago anual de reclamaciones por el Fondo

de 1971 ha sido considerablemente mayor en los últimos nueve años que en el periodo hasta 1992.

Siniestros en 2001 que afectan al Fondo de 1971

Se ha notificado al Fondo de 1971 dos siniestros ocurridos en 2001 que darán lugar a reclamaciones contra éste, los siniestros del *Zeinab* y *Singapura Timur*.

En abril de 2001 el *Zeinab* fue embargado por las fuerzas de interceptación marítima multinacionales.

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	£46,1 millones
<i>Keumdong N°5</i>	República de Corea	1993	£11,3 millones
<i>Sea Prince</i>	República de Corea	1995	£21 millones
<i>Yuil N°1</i>	República de Corea	1995	£14,5 millones
<i>Sea Empress</i>	Reino Unido	1996	£27,3 millones
<i>Nakhodka</i> ³	Japón	1997	£43,3 millones

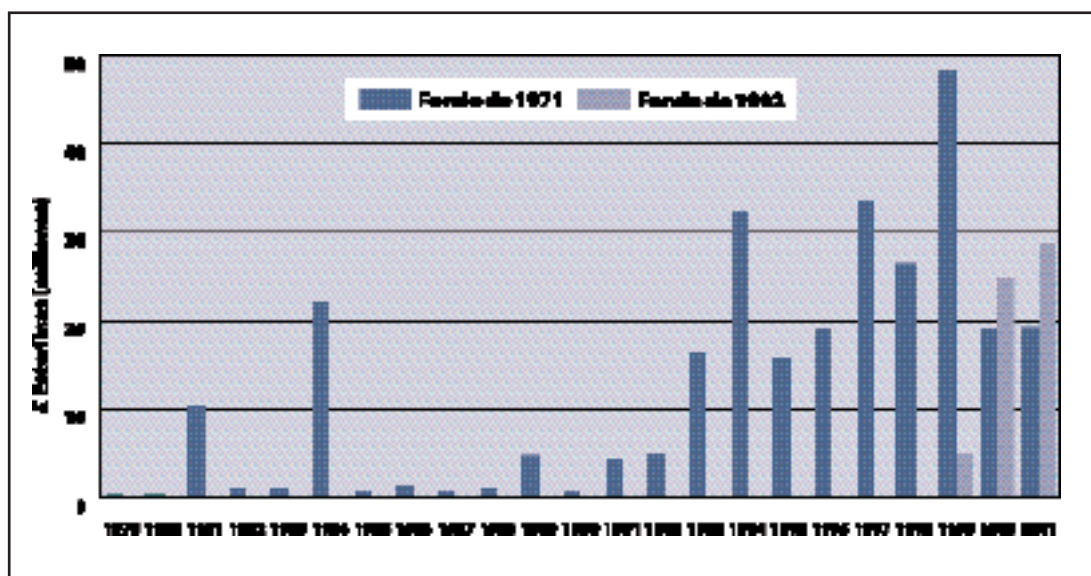
El buque se hundió posteriormente frente a Dubai (Emiratos Árabes Unidos) en circunstancias desconocidas, dando lugar a la pérdida de unas 400 toneladas de hidrocarburos y la consiguiente contaminación de la costa. Se extrajeron del buque hundido unas 1 100 toneladas de los hidrocarburos restantes a bordo. Emiratos Árabes Unidos era por ese entonces Parte tanto en el Convenio del Fondo de 1971 como en el Convenio del Fondo de 1992, y por consiguiente el siniestro afecta tanto al Fondo de 1971 como al Fondo de 1992. Hasta ahora se han presentado reclamaciones por un total de £330 000.

El *Singapura Timur*, cargado con 1 500 toneladas de asfalto, se hundió en mayo de 2001 tras un abordaje en el Estrecho de Malaca frente a la costa de Malasia, de lo que resultó la fuga de una cantidad desconocida de combustible para calderas y carga de asfalto. Las operaciones de

limpieza fueron organizadas por el propietario de la carga. No se tuvo noticia de que hubieran llegado hidrocarburos hasta la orilla. Aunque no es posible todavía hacer una evaluación completa de la cuantía total de las reclamaciones de indemnización, se prevé que los costos de las medidas preventivas y de limpieza excederán de la cuantía de limitación aplicable al *Singapura Timur* en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969. Las autoridades malasias están estudiando los riesgos medioambientales presentados por el asfalto a bordo del buque, a fin de decidir si se han de adoptar medidas para retirar la carga restante.

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

Al 31 de diciembre de 2001 estaban pendientes reclamaciones de terceros respecto a 18 siniestros que afectan al Fondo de 1971, ocurridos antes de



³ El Fondo de 1992 ha pagado otros £48,2 millones

2001. Se resume 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 £83 millones y en proceso civil por una cuantía total aproximada de £89 millones. El Fondo de 1971 ha pagado £5,2 millones en indemnización, y el asegurador P & I del propietario del buque ha pagado £3,2 millones. El Fondo de 1971 ha mantenido conversaciones con el Gobierno español con objeto de concertar un acuerdo con el Estado español, el propietario del buque y su asegurador sobre una solución global de todas las cuestiones pendientes. El Fondo de 1971 ha hecho una oferta formal al Estado español para concertar tal acuerdo.

En lo que se refiere al siniestro del *Braer* (Reino Unido, 1993), el Fondo de 1971 había pagado aproximadamente £40,6 millones en indemnización para octubre de 1995, y el asegurador P & I del propietario del buque había pagado unos £4,3 millones. Otras 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 en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 y el Convenio del Fondo de 1971, a saber 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. Una vez que se había retirado una serie de reclamaciones o habían sido desestimadas por los tribunales, y se habían logrado liquidaciones extrajudiciales respecto a otras, el Fondo de 1971 reanudó el pago de indemnización en octubre de 1999 abonando el 40% de las reclamaciones que habían sido aprobadas pero no pagadas. Después de que nuevas reclamaciones fueran retiradas o rechazadas posteriormente por el Tribunal, el Fondo de 1971 pagó el saldo del 60% respecto a las reclamaciones aprobadas en noviembre y diciembre de 2001. El total de los pagos de indemnización es de £51,5 millones. Sólo queda una reclamación que todavía es objeto de proceso judicial.

En cuanto al siniestro del *Sea Empress* (Reino Unido, 1996), se han aprobado reclamaciones por

un total de £34,1 millones. El asegurador del propietario del buque ha efectuado pagos por £6,9 millones y el Fondo de 1971 por £27,2 millones. Varios demandantes promovieron sus reclamaciones en los tribunales, pero desde entonces muchas de estas reclamaciones han sido liquidadas o retiradas. Se están examinando algunas de las reclamaciones restantes. El propietario del buque ha comenzado procedimientos de limitación. El Comité Ejecutivo decidió, en octubre de 1999, que el Fondo de 1971 interpusiese recurso contra la Autoridad Portuaria de Milford Haven para recobrar las sumas pagadas por éste en concepto de indemnización y se están haciendo preparativos para promover este recurso.

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 £189 millones. Esta cuantía rebasa la máxima disponible de los Fondos de 1971 y 1992 (135 millones de DEG o £117 millones), a consecuencia de lo cual los pagos del Fondo de 1971 y del Fondo de 1992 se limitan actualmente al 80% de los daños sufridos por cada demandante. Se ha alcanzado acuerdo con la mayoría de los demandantes respecto a la cuantía admisible de sus reclamaciones. 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 £48,2 millones. El propietario del buque y su asegurador han efectuado pagos por un total de £3,5 millones. Los Comités Ejecutivos de ambos Fondos han 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 de Transporte Marítimo Ruso.

Respecto al siniestro del *Nissos Amorgos* (Venezuela, 1997), hasta ahora se han liquidado reclamaciones por un total de £14,3 millones. Se han depositado en los tribunales venezolanas reclamaciones por cantidades importantes. Dada la incertidumbre en cuanto a la cuantía total de las reclamaciones, los pagos se limitan de momento al 40% de las pérdidas o daños sufridos por los demandantes particulares. El asegurador del propietario del buque y el Fondo de 1971 han efectuado pagos por un total de £6,2 millones correspondientes al 40% de las cuantías de liquidación.

10.4 Siniestros que afectan al Fondo de 1992

Liquidación de reclamaciones del Fondo de 1992 entre 1996 y 2001

Desde su creación en mayo de 1996 el Fondo de 1992 ha intervenido en la liquidación de reclamaciones surgidas de diez siniestros. La indemnización total pagada por el Fondo de 1992 asciende a £58,2 millones, de los cuales £48,2 millones se relacionan con el siniestro del *Nakhodka* y £9,8 millones con el siniestro del *Erika*.

Siniestros en 2001 que afectan al Fondo de 1992

Durante 2001 el Fondo de 1992 fue afectado por dos siniestros que han dado lugar, o pueden darlo, a reclamaciones contra dicho Fondo de 1992, a saber los siniestros del *Baltic Carrier* y del *Zeinab*.

En marzo de 2001, el *Baltic Carrier* fue abordado por un granelero en el Mar Báltico frente a la costa de Alemania, resultando de ello el derrame de unas 2 500 toneladas de fueloil pesado. Los hidrocarburos afectaron a varias islas danesas. Petróleo que se cree era originario del *Baltic Carrier* se encontró en la costa sudoeste de Suecia. Las operaciones de limpieza en el mar fueron llevadas a cabo por buques de Alemania, Dinamarca, y Suecia. La limpieza en tierra fue emprendida por las autoridades danesas. Se esperan reclamaciones sustanciales de indemnización por los costos de las operaciones de limpieza. Se han presentado reclamaciones por un total de £3,2 millones respecto a daños materiales y pérdidas económicas en los sectores de pesca y maricultura.

En cuanto al siniestro del *Zeinab*, que también afecta al Fondo de 1971, se hace referencia en las páginas 37 y 38.

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

Al 31 de diciembre de 2001 había nueve siniestros, uno en Alemania (1996), el *Nakhodka* (Japón, 1997), el *Mary Anne* (Filipinas, 1999), el *Dolly* (Martinica, 1999) el *Erika* (Francia, 1999),

el *Al Jaziah 1* (Emiratos Árabes Unidos, 2000), el *Slops* (Grecia, 2000), un siniestro en Suecia (2000) y el *Natuna Sea* (Indonesia, 2000), que ocurrieron antes de 2001 y que han dado lugar, o pudieran darlo, a reclamaciones contra el Fondo de 1992. Los más importantes de ellos son los siniestros del *Nakhodka* y del *Erika*.

Al siniestro del *Nakhodka* se ha hecho referencia en la página 39 ya que afecta también al Fondo de 1971. El Fondo de 1992 ha pagado indemnización respecto a este siniestro por un total de £48,2 millones además de los £43,3 millones pagados por el Fondo de 1971.

El siniestro del *Erika* (Francia, 1999) es uno de los siniestros más graves en que hayan intervenido los FIDAC. El *Erika*, que transportaba 30 000 toneladas de fueloil pesado, se partió en dos en un temporal en el Golfo de Vizcaya, a unos 50 kilómetros de la costa de Bretaña. Las dos partes del buque naufragado se hundieron a una profundidad aproximada de 100 metros. Se derramaron del buque unas 16 000 toneladas de fueloil pesado, contaminando unos 400 kilómetros de litoral. Los hidrocarburos restantes en las dos partes de los restos del naufragio fueron extraídos durante el verano de 2000. Se han presentado reclamaciones de indemnización por cuantías significativas. Se espera que la cuantía total de las reclamaciones exceda de la cuantía máxima de indemnización disponible en virtud de los Convenios de 1992. El Gobierno francés y la compañía petrolera francesa TotalFina SA se han comprometido a dar curso a reclamaciones de indemnización solamente y en la medida en que todas las demás reclamaciones hayan sido pagadas íntegramente. Dada la incertidumbre en cuanto a la cuantía total de las reclamaciones reconocidas, especialmente las del sector del turismo, los pagos del Fondo de 1992 se limitan de momento al 80% de la cuantía de las pérdidas o daños efectivos sufridos por los demandantes particulares. Se han recibido unas 5 840 reclamaciones de indemnización. Se han efectuado pagos de indemnización por un total de £17,7 millones respecto a 3 362 reclamaciones. De esta suma el asegurador del propietario del buque ha pagado £7,8 millones y el Fondo de 1992 £9,9 millones.

11 MIRANDO AL FUTURO

El año 2002 será importante tanto para el Fondo de 1971 como para el de 1992.

El Convenio del Fondo de 1971 dejará de estar en vigor el 24 de mayo de 2002 cuando el número de Estados Miembros sea inferior a 25, y el Convenio no se aplicará a los siniestros que ocurran después de esa fecha. La terminación del Convenio del Fondo de 1971 no supondrá la liquidación del Fondo de 1971, que todavía tendrá que hacer frente a sus obligaciones respecto a los siniestros pendientes, antes de que pueda ser liquidado y disuelto. La disolución requerirá un importante volumen de trabajo en los próximos años. La Secretaría continuará sus esfuerzos por resolver todos los siniestros pendientes lo antes posible.

Se espera que habrá un crecimiento considerable en la afiliación al Fondo de 1992 durante 2002, a medida que los Estados Miembros restantes del Fondo de 1971 ratifican el Convenio del Fondo de 1992 y más Estados que no eran antes Miembros del Fondo de 1971 ingresan en el Fondo de 1992. La Secretaría seguirá fomentando la afiliación al Fondo de 1992 y prestando asistencia a los Estados en la preparación de la legislación necesaria para la ratificación de los Convenios de 1992.

Aunque sólo ha habido unos cuantos nuevos siniestros que afectan al Fondo de 1992 durante 2001, dicho Fondo todavía está tramitando varios siniestros que ocurrieron en años anteriores, en concreto los siniestros del *Nakhodka* y el *Erika*. La Secretaría se esforzará por liquidar las reclamaciones derivadas de estos siniestros con la mayor brevedad posible.

Como se mencionó en la Sección 9, el Grupo de Trabajo creado en el seno del Fondo de 1992 para considerar la necesidad de mejorar el régimen internacional de indemnización preparó un proyecto de Protocolo por el que se constituye un Fondo Complementario de Indemnización. Se espera que se celebre una Conferencia Diplomática para estudiar el Protocolo en el primer semestre de 2003 bajo los auspicios de la OMI. El Grupo de Trabajo continuará sus deliberaciones en 2002.

La Secretaría continuará reforzando el uso de la tecnología de la información por parte de los FIDAC a fin de poder facilitar la liquidación de las reclamaciones y prestar el servicio más eficiente a los Estados Miembros y a las víctimas de los derrames de hidrocarburos. Además se esforzará por potenciar sus actividades en la esfera de relaciones públicas.

Los métodos de trabajo de la Secretaría se someterán a un examen constante a fin de garantizar que la Secretaría haga uso óptimo de los recursos disponibles y que las Organizaciones funcionen del modo más económico y transparente.

Como le encargara la Asamblea del Fondo de 1992, la Secretaría participará activamente en los preparativos para la entrada en vigor del Convenio Internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (Convenio SNPP).

12 SINIESTROS TRAMITADOS POR LOS FONDOS DE 1971 Y DE 1992 DURANTE 2001

Esta parte del Informe detalla los siniestros que han afectado al Fondo de 1971 y al Fondo de 1992 en 2001. En el Informe se presentan las novedades de los diversos casos durante 2001 y la postura adoptada por los Órganos Rectores respecto a las reclamaciones. El Informe no tiene por objeto recoger íntegramente los debates de los Órganos Rectores.

En este Informe se han redondeado las cuantías de las reclamaciones. La conversión de las divisas a libras esterlinas es la del 31 de diciembre de 2001, excepto en el caso de las reclamaciones pagadas por el Fondo de 1971 o el Fondo de 1992, en que las conversiones se han hecho al tipo de cambio de la fecha de pago.



Natuna Sea: contención y recuperación en el mar de hidrocarburos alterados por la intemperie

13 SINIESTROS DEL FONDO DE 1971

13.1 VISTABELLA

(Caribe, 7 de marzo de 1991)

Cuando era remolcada, la gabarra de navegación marítima *Vistabella* (1 090 TRB), matriculada en Trinidad y Tabago 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 hidrocarburos 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 (£220 000). 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 para 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 las 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 llevadas a cabo por la Marina Francesa. El Fondo de 1971 intervino en el proceso y adquirió por subrogación la demanda del Gobierno francés. Éste último 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 estaba equivocada 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 sentencia en marzo de 1998. En la misma, 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 sostuvo además que el Convenio se aplicaba a la acción directa del Fondo de 1971 contra la aseguradora. Se sostuvo que esto se aplicaba también respecto a un asegurador con el

que el propietario del buque se hubiese asegurado, aunque no hubiese 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. En sentencia dictada en marzo de 2000 el Tribunal de primera instancia ordenó a la aseguradora que pagase al Fondo de 1971 FF8 239 858 (£769 000) más intereses.

La aseguradora ha apelado contra la sentencia. No ha habido novedades en el procedimiento de la apelación durante 2001.

13.2 AEGEAN SEA

(España, 3 de diciembre de 1992)

El siniestro

En un temporal, el buque mineralero/granelero/petrolero griego *Aegean Sea* (56 801 TRB) embarrancó al acercarse al puerto de La Coruña, en el noroeste de España. El buque, que transportaba aproximadamente 80 000 toneladas de petróleo crudo, se partió en dos y ardió violentamente durante unas 24 horas. La sección de proa se hundió a unos 50 metros de la costa. La sección de popa permaneció en gran parte intacta. 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 se dispersó en el mar. Varios trechos de costa al este y nordeste de La Coruña se contaminaron, así como la abrigada Ría del Ferrol. Se efectuaron operaciones de limpieza importantes en el mar y en tierra.

Reclamaciones de indemnización

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 (UK Club), establecieron una oficina común de reclamaciones en La Coruña.

Se presentaron al Tribunal de lo Penal de La Coruña reclamaciones por un total aproximado de Pts 22 750 millones (£83 millones) con respecto a las pérdidas sufridas por pescadores y mariscadores y los costos de operaciones de limpieza.

Sesenta y tres reclamaciones por un total de Pts 24 255 millones (£89 millones) fueron presentadas en el Juzgado Civil de La Coruña por una serie de compañías e individuos, principalmente del sector de maricultura, que no habían presentado reclamaciones en el proceso penal pero que habían indicado en este proceso que presentarían sus reclamaciones en fecha posterior en un proceso civil.

El UK Club también presentó reclamaciones en el Juzgado Civil de La Coruña respecto a medidas de limpieza y preventivas asociadas a operaciones de salvamento por Pts 1 182 millones (£4,3 millones). Estas reclamaciones fueron liquidadas en octubre de 2000 en Pts 661 millones (£2,4 millones).

La cuantía total de todas las reclamaciones presentadas ante los tribunales de lo penal y lo civil es de Pts 48 187 millones (£177 millones).

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

Se ha pagado indemnización respecto a 838 reclamaciones por una cuantía total de Pts 1 905 millones (£8,5 millones). De esta cuantía, el UK Club ha pagado Pts 814 millones (£3,3 millones) y el Fondo de 1971 Pts 1 091 millones (£5,2 millones).

Proceso penal

Se inició un proceso penal en el Tribunal de lo 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 UK Club, 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 de lo 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 en junio de 1997.

Decisiones de los tribunales respecto a las reclamaciones de indemnización

Si un demandante no ha probado la cuantía de los daños sufridos, puede deferirse 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 evaluación de la cuantía de los daños sufridos. En el caso del *Aegean Sea*, el Tribunal de lo 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. Los tribunales hallaron que sólo seis reclamaciones por un total de Pts 815 millones (£3 millones) estaban justificadas por pruebas aceptables. Todas las demás reclamaciones por unas Pts 16 110 millones (£59 millones) fueron remitidas al procedimiento para la ejecución de la sentencia.

Ejecución de la sentencia del Tribunal de Apelación

El Fondo de 1971 pidió al Tribunal que suspendiese los trámites para la ejecución de la sentencia del Tribunal de Apelación, ya que las pruebas a que se refieren los alegatos de los demandantes estaban incompletas. En octubre de 1999 el juez dictó una orden prorrogando por tres meses el plazo para que el Fondo presentase sus alegatos.

En febrero de 2000 cinco grupos de demandantes presentaron documentación en apoyo de sus reclamaciones, incluido un informe elaborado por un perito nombrado por el Tribunal sobre pérdidas sufridas por un grupo de vendedores de pescado y marisco, los cálculos de las pérdidas sufridas por los demandantes según los criterios estipulados por el Tribunal de Apelación para la ejecución de la sentencia e informes de dos contables que contienen cálculos de dos reclamaciones. El Tribunal dictó una orden levantando la suspensión del proceso.

El Comité Ejecutivo autorizó al Director a convenir con los demandantes que solicitasen al

Tribunal la suspensión del proceso judicial. A petición de la mayoría de los demandantes involucrados en el procedimiento para la ejecución de la sentencia, así como el Fondo de 1971, el propietario del buque y el UK Club, el Tribunal suspendió el procedimiento respecto a esos demandantes. Tres demandantes involucrados en el procedimiento para la ejecución de la sentencia no estuvieron de acuerdo con la suspensión del proceso. Continúa, por consiguiente, el proceso respecto a estas reclamaciones. No ha habido novedades respecto a dichas reclamaciones.

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 (£9,2 millones) a los mariscadores y pescadores. Estas facilidades de crédito fueron habilitadas a través de un banco propiedad del Estado español.

Las condiciones de las facilidades crediticias prevén que los demandantes cedan irrevocablemente al banco sus derechos a toda indemnización a la que pudieran ser acreedores como consecuencia del siniestro del *Aegean Sea* y acuerden asistir al Gobierno para que tome todas las medidas necesarias para obtener indemnización del Fondo de 1971 o de cualquier otra parte. En virtud de esas facilidades, los demandantes retienen el derecho a la indemnización por encima del importe de los préstamos.

Cuantía máxima pagadera en virtud del Convenio del Fondo de 1971

Conforme al artículo V.9 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969, la cuantía de limitación aplicable al *Aegean Sea* expresada en Derechos Especiales de Giro (DEG) debe convertirse a la moneda nacional partiendo de la base del valor oficial de la misma en relación con el DEG en la fecha de constitución del fondo de limitación del propietario del buque. En diciembre de 1992 el Tribunal de lo Penal de La Coruña ordenó al propietario del buque que constituyese un fondo de limitación, fijando la cuantía de limitación en Pts 1 121 219 450 (£4,1 millones). El fondo de limitación fue constituido por medio de una garantía bancaria proporcionada por el UK Club en nombre del

propietario del buque por la cuantía fijada por el Tribunal.

La conversión de la cuantía máxima pagadera en virtud del Fondo de 1971, 60 millones de DEG, debe efectuarse, en opinión del Fondo de 1971, empleando el mismo tipo que el aplicado para la conversión de la cuantía de limitación del propietario del buque (véase artículo 1.4). El valor del DEG en pesetas en la fecha de constitución del fondo de limitación era de 1 DEG = Pts 158,55789. Por consiguiente, la cuantía máxima de indemnización pagadera respecto al siniestro del *Aegean Sea* en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 y el Convenio del Fondo de 1971 (60 millones de DEG) convertida a pesetas empleando el tipo en aquella fecha arroja Pts 9 513 473 400 (£35 millones).

Principales cuestiones pendientes

Quedan pendientes tres cuestiones principales en el caso del *Aegean Sea*:

- la cuantificación de las pérdidas, excepto aquellas respecto de las cuales los Tribunales determinaron una cuantía;
- la distribución de responsabilidades entre el Estado español y el propietario del buque/UK Club/Fondo de 1971; y
- la cuestión de la prescripción respecto a los demandantes que entablaron acción judicial en los tribunales civiles.

Cuantificación de las pérdidas

En septiembre de 1999 el Gobierno español presentó al Fondo de 1971 un estudio llevado a cabo por el Instituto Español de Oceanografía (IEO) que contenía una evaluación de las pérdidas sufridas por los pescadores y mariscadores, así como por demandantes del sector de maricultura. El IEO había evaluado las pérdidas de los pescadores y mariscadores entre Pts 4 110 millones (£15,1 millones) y Pts 4 731 millones (£17,3 millones), y las pérdidas del sector de maricultura en Pts 8 329 millones (£30,6 millones). Se presentó documentación relativa a las pérdidas sufridas por las compañías del sector de maricultura. La evaluación efectuada por el IEO no cubría todas las reclamaciones en los sectores de pesca, maricultura y otros.

En octubre de 2000 se alcanzó un acuerdo provisional entre el Gobierno español y el Gobierno Autónomo de Galicia (la Xunta de Galicia), por una parte, y el Fondo de 1971, el propietario del buque y el UK Club por la otra, en cuanto a la cuantía admisible de todas las reclamaciones de indemnización derivadas del siniestro excepto las presentadas por el propietario del buque/UK Club por medidas de limpieza y preventivas en relación con el salvamento. Más adelante se efectuaron algunos ajustes a estas cifras. Posteriormente se alcanzó

Reclamaciones	Cuantías reclamadas (Pts millones)	Cuantías acordadas (Pts millones)
Pescadores y mariscadores	14 222,17	3 220,77
Maricultura	20 048,24	5 183,61
Operaciones de limpieza	2 679,67	560,98
Mayoristas de pescado, transportistas y empresas afines	2 120,80	291,62
Turismo	75,20	13,81
Costos financieros	2 127,20	371,68
Gobierno español	1 154,50	460,23
Reclamación del propietario del buque/UK Club por medidas de limpieza y preventivas	1 164,65	708,03
Cuantías adjudicadas por los Tribunales de lo penal	4 577,63	893,88
Reclamaciones pagadas por el UK Club y el Fondo de 1971	480,44	252,99
Total (millones Pts)	Pts 48 650,51	Pts 11 957,60
Total (£)	£179 millones	£44 millones

un acuerdo provisional sobre la reclamación del propietario del buque/UK Club. En el cuadro de la página anterior se presentan las cifras ajustadas provisionalmente acordadas.

En una reunión celebrada en marzo de 2001 se prestó consideración a la cuestión de cómo tener en cuenta el hecho de que la mayor parte de la indemnización sólo se abonaría unos nueve años después del siniestro, es decir sumando el interés o mediante un incremento para tener en cuenta la depreciación de la peseta española.

En 1980 el 5º Grupo de Trabajo Intersesiones debatió la cuestión de si, en principio, el Fondo de 1971 debía pagar intereses sobre las reclamaciones acordadas. El Grupo de Trabajo opinó que, si eran admisibles los intereses en virtud del derecho nacional, el Fondo de 1971 estaría obligado a seguir el derecho nacional aplicable, si bien el tipo y el plazo del interés se podían acordar entre los demandantes y el Fondo durante las negociaciones. La Asamblea refrendó en general los resultados de las deliberaciones del Grupo de Trabajo.

El abogado español del Fondo de 1971 notificó al Director que la postura general del derecho español es que los intereses sólo son pagaderos sobre las reclamaciones no contractuales a partir de la fecha en que la reclamación se ha liquidado, que es normalmente la fecha en que la cuantía de la indemnización es fijada por el tribunal. En el caso del *Aegean Sea* la cuantía de indemnización no ha sido fijada para la mayoría de las reclamaciones. El abogado español del Fondo notificó asimismo que, conforme a la jurisprudencia del Tribunal Supremo español, la cuantía de la pérdida o daños fijada por el tribunal se podría incrementar para tener en cuenta la depreciación de la peseta española.

El acuerdo provisional en lo que se refiere a la cuantía de las reclamaciones está supeditado al acuerdo sobre las otras dos cuestiones pendientes, a saber la distribución de responsabilidades y la prescripción.

Distribución de responsabilidades

Como se ha mencionado arriba, se inició proceso penal contra el capitán del *Aegean Sea* y el práctico encargado de la entrada del buque en el puerto de La Coruña. El Tribunal de lo Penal de primera instancia y el Tribunal de Apelación

sostuvieron que el capitán del *Aegean Sea* y el práctico eran directamente responsables del siniestro y que eran mancomunada y solidariamente responsables, cada uno al 50%, de indemnizar a las víctimas del mismo. Asimismo se sostuvo que el UK Club y el Fondo de 1971 eran directamente responsables de los daños causados por el siniestro y que esta responsabilidad era mancomunada y solidaria. Además, los tribunales estimaron 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 UK Club 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, y en la medida en que, la cuantía total de las reclamaciones reconocidas excediese de esa suma. 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 UK Club 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 UK Club comparten la interpretación de la sentencia por el Fondo de 1971.

El Gobierno español y el Fondo de 1971 han intercambiado opiniones jurídicas sobre esta cuestión. En cuanto a estos pareceres, se hace referencia al Informe Anual de 1999, página 55.

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 su reclamación prescriba, un demandante debe entablar acción judicial contra el Fondo de 1971 dentro del plazo de tres años a partir de la fecha en que ocurrieron los daños, o notificar al Fondo de 1971, antes de expirar el plazo de una acción judicial 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 de esta fecha, 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 el proceso civil que se abriría 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 de indemnización contra el propietario del buque o el UK Club. En diciembre de 1995, el Comité Ejecutivo, recordando que antes había decidido que debían aplicarse en cada caso las estrictas disposiciones sobre prescripción del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 y el Convenio del Fondo de 1971, adoptó la opinión de que estas reclamaciones debían considerarse prescritas en lo que se refiere al Fondo de 1971.

El Gobierno español y el Fondo de 1971 intercambiaron opiniones jurídicas sobre esta cuestión. Las opiniones presentadas por el Gobierno español concluyen que las reclamaciones en cuestión no prescriben, mientras que las opiniones obtenidas por el Fondo de 1971 concluyen que las reclamaciones sí prescriben. En cuanto a estos pareceres se hace referencia al Informe Anual de 1999, páginas 58 y 59.

Búsqueda de una solución global de todas las cuestiones pendientes

Durante 2000 y 2001 tuvieron lugar conversaciones fructíferas y constructivas entre el Fondo de 1971 y representantes del Gobierno español. En el transcurso de dichas conversaciones, ambas partes mantuvieron sus posturas sobre la distribución de responsabilidades y acerca de la cuestión de la prescripción. Ambas partes reconocieron que incumbiría a los tribunales españoles el decidir acerca de estas cuestiones, a menos que se lograra una solución extrajudicial. Si bien mantuvieron sus posturas respectivas, las partes reconocieron que siempre existía alguna incertidumbre en cuanto al resultado de los procesos judiciales sobre estas cuestiones tan complejas.

En una reunión celebrada en Madrid en junio de 2001 entre representantes del Gobierno español, el Director y representantes del propietario del buque y del UK Club, se alcanzó acuerdo sobre los principales elementos de una solución global.

Examen por el Consejo Administrativo en su sesión de junio de 2001

En su sesión de junio de 2001 el Consejo Administrativo decidió autorizar al Director a concertar y firmar en nombre del Fondo de 1971 un acuerdo con el Estado español, el propietario del buque y el UK Club sobre una solución global de todas las cuestiones pendientes en el caso del *Aegean Sea*, siempre que el acuerdo contuviese ciertos elementos, y a efectuar pagos de conformidad con dicho acuerdo. El elemento básico era que, habida cuenta de las sentencias del Tribunal de Apelación con respecto a la distribución de responsabilidades y la determinación de las pérdidas, la cuantía total pagadera por el propietario del buque, el UK Club y el Fondo de 1971 se fijaría en Pts 9 000 millones (£33 millones). El Consejo observó que el Fondo de 1971 pagaría indemnización al propietario del buque/UK Club con arreglo al artículo 5.1 del Convenio del Fondo de 1971, que ascendía a Pts 278 197 307 (£1 millón).

El Consejo Administrativo subrayó que la oferta del Fondo de 1971 de concertar una solución global sobre la base de los elementos arriba indicados era sin perjuicio de la postura del Fondo con respecto a las cuestiones de la distribución de responsabilidades y la prescripción.

La delegación española aseguró al Consejo que el Gobierno español no escatimaría esfuerzos por cumplir las condiciones requeridas con arreglo al acuerdo propuesto, esto es obtener la aceptación de los demandantes que representan el 90% de la cuantía total reclamada en el tribunal.

Novedades recientes

Durante julio de 2001 tuvieron lugar nuevas conversaciones entre los representantes del Gobierno español y el Fondo de 1971 sobre los detalles de una posible solución global. A consecuencia de estas conversaciones, en una carta fechada el 27 de julio de 2001, el Director hizo una oferta formal al Gobierno español en nombre del Fondo de 1971 de concertar un acuerdo con el Estado español, el Fondo, el

propietario del buque y el UK Club, que contenía los siguientes elementos estipulados por el Consejo Administrativo:

- 1 La cuantía total adeudada por el propietario del *Aegean Sea*, el UK Club y el Fondo de 1971 a las víctimas a consecuencia de la distribución de responsabilidades determinada por el Tribunal de Apelación en La Coruña asciende a Pts 9 000 millones (£33 millones).
- 2 La suma pagadera por el Fondo de 1971 al Estado español, tras deducción de ciertas sumas, asciende a Pts 6 386 921 613 (£23 millones).
- 3 Además, el Fondo de 1971 se compromete a abonar a las víctimas cuyas reclamaciones no se han incluido en las acordadas con el Estado español, y que se enumeran en un Anexo del Acuerdo, la diferencia entre la cuantía total acordada de la pérdida o daños y la cuantía pagada hasta la fecha, que asciende a Pts 121 512 031 (£447 000).
- 4 A consecuencia de la distribución de responsabilidades determinada por el Tribunal de Apelación en La Coruña, el Estado español se compromete a indemnizar a todas las víctimas que puedan obtener una sentencia definitiva de un tribunal español a su favor que condene al propietario del buque, el UK Club o el Fondo de 1971 a pagar indemnización a consecuencia del siniestro.

En la carta el Fondo de 1971 puso la condición, para la concertación del Acuerdo, de que el Estado español presentase al Fondo de 1971 una copia de las revocaciones por parte de las víctimas de sus recursos judiciales, en el proceso civil o en el procedimiento para la ejecución en el proceso criminal, que representasen al menos el 90% del monto principal de la pérdida o daños reclamados, excepto para la reclamación del UK Club por medidas preventivas. Se declaró que el Fondo de 1971 estaba dispuesto a alcanzar un acuerdo global con el Estado español sobre la

liquidación de todas las reclamaciones por pérdida o daños conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 y al Convenio del Fondo de 1971 resultantes del siniestro del *Aegean Sea* de conformidad con el texto del Acuerdo propuesto, siempre y cuando se cumpla esta condición. En la carta el Fondo de 1971 se comprometía a mantener esta oferta hasta noviembre de 2001. Se declaraba en la carta que el propietario del buque, el UK Club y el Fondo de 1971 se reservaban expresamente el derecho a defender ante los tribunales y juzgados españoles su postura con respecto a la distribución de responsabilidades y con respecto a que hubiese prescrito un grupo de reclamaciones.

La carta y el texto del Acuerdo propuesto habían sido aprobados por el propietario del buque y el UK Club.

En la sesión de octubre de 2001 del Consejo Administrativo, la delegación española declaró que el Gobierno español había aceptado las condiciones fijadas en el Acuerdo y en la carta del Director, a fin de llegar a una solución general del siniestro. Dicha delegación declaró asimismo que el Gobierno español no escatimaba esfuerzos por alcanzar acuerdos con los demandantes respecto al 90% por lo menos del monto principal de la pérdida o daños reclamados, así como para obtener las revocaciones de las acciones judiciales conexas. La delegación española declaró que los diversos grupos de demandantes participaban en las negociaciones con mentalidad abierta y con la voluntad de llegar a una solución general, y que era de esperar que las condiciones requeridas se cumpliesen para fines de noviembre de 2001.

En noviembre de 2001, a petición del Gobierno español, el Fondo de 1971 prorrogó el plazo para la aceptación, por parte del Gobierno español, de la oferta del Fondo hasta el 28 de febrero de 2002.

Al 31 de diciembre de 2001 el Gobierno español aún no había obtenido la revocación, por parte de las víctimas, de sus acciones judiciales que representaban al menos el 90% del monto principal de la pérdida o daños reclamados.

13.3 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 de los hidrocarburos derramados se dispersaron 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.

Reclamaciones de indemnización

Situación general

Las reclamaciones contra el Fondo de 1971 prescribieron el 5 de enero de 1996, o poco después. Para esa fecha se habían liquidado y pagado unas 2 000 reclamaciones de indemnización por una cuantía total aproximada de £44,9 millones. Unos 270 demandantes habían entablado acciones en el Tribunal de primera instancia (Tribunal Supremo) de Edimburgo contra el propietario del buque, su asegurador, el Assuranceföreningen Skuld (Skuld Club), y el Fondo de 1971. La cuantía total reclamada en el Tribunal era aproximadamente £80 millones. Desde entonces se han aceptado como admisibles reclamaciones que ascienden a £6,2 millones.

Las acciones judiciales se referían 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 pruebas justificativas suficientes. Algunos demandantes, por ejemplo, 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.

Todas las reclamaciones objeto de disconformidad, excepto dos, han sido o bien desestimadas por el Tribunal o bien retiradas del proceso judicial.

Cabe observar que el Tribunal Supremo ha dictado cuatro sentencias relativas a reclamaciones o grupos de reclamaciones que habían sido rechazadas por el Fondo de 1971. El Tribunal Supremo también rechazó estas reclamaciones. Se apeló contra una de las sentencias del Tribunal Supremo y esa sentencia fue confirmada por el Tribunal de Apelación escocés.

Se presentan a continuación las novedades en los procesos judiciales durante 2001.

Reclamaciones por daños materiales

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

Se llevó a cabo una investigación detallada a cargo de ingenieros consultores contratados por el Fondo de 1971 y el Skuld Club, que concluyeron que el análisis de las características físicas de los materiales no reveló nada que fuese incongruente con la antigüedad de los tejados, su grado de exposición y la calidad de la construcción y mantenimiento. Según los ingenieros consultores, los análisis físicos y microestructurales 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 35 reclamaciones por un total de £5,1 millones. No se habían presentado pruebas técnicas satisfactorias en apoyo de estas

reclamaciones, que en un principio se basaban en el supuesto de que los daños alegados fuesen causados por los hidrocarburos. Sin embargo el experto de los demandantes propuso luego como hipótesis que la causa fue el componente activo presente en los dispersantes utilizados para tratar los hidrocarburos. Los expertos del Fondo de 1971 expresaron la opinión de que el informe del experto de los demandantes no proporcionaba pruebas satisfactorias de que los agentes dispersantes causasen los supuestos daños.

Se celebró una audiencia de cuatro semanas en el Tribunal Supremo que comenzó en junio de 1999 respecto a seis reclamaciones por daños materiales, por un total de £170 735, que habían sido seleccionadas para ofrecer una amplia distribución geográfica y variedad de tipos de materiales de tejado. Los demandantes testificaron acerca de la condición de sus tejados, y los expertos contratados por los demandantes prestaron testimonio. Asimismo prestaron testimonio los expertos contratados por el propietario del buque, el Skuld Club y el Fondo de 1971.

En la audiencia, 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 y tales problemas no se habían observado fuera de la zona afectada por la contaminación aérea, ni en la tierra firme de Escocia. Su experto indicó que esos problemas pudieran haber sido causados 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. Sin embargo, los testigos especialistas contratados por el propietario del buque, el Skuld Club y el Fondo de 1971 expresaron la opinión de que sólo ínfimas cantidades de dispersante habían llegado a tierra, y que en todo caso no existía fundamento científico para el aserto de que los dispersantes empleados para tratar de fragmentar el derrame de hidrocarburos pudiesen causar daño a los tejados de cemento amiantado.

Al concluir la audiencia de junio de 1999 el Tribunal indicó que deseaba recibir alegatos por escrito de los abogados de las partes sobre las cuestiones suscitadas en el juicio. Recibidos los alegatos, se celebraron audiencias en diciembre de

1999 y enero de 2000. El Tribunal dictó su fallo el 14 de febrero de 2001.

En su sentencia el Tribunal juzgó que los demandantes no habían proporcionado pruebas científicas o circunstanciales que vinculasen los defectos alegados de sus tejados al siniestro del *Braer*, que se sabe ocurren naturalmente en materiales de los tejados de cemento amiantado.

El experto contratado por los demandantes había alegado que siempre que llegaba el rociado de petróleo a un tejado, dicho rociado debía haber incluido dispersantes. El Tribunal consideró que el argumento de los expertos no era más que mera especulación y estaba palpablemente equivocado. El Tribunal expresó la opinión de que los demandantes debían haber emprendido un programa de vigilancia de sus propiedades y de control de las mismas, y manifestó que las pruebas presentadas por los demandantes no se basaban en una metodología sistemática de este tipo. El Tribunal se refirió al hecho de que los demandantes no habían establecido un límite de la zona en que se depositó el dispersante.

El Tribunal juzgó que los demandantes no habían probado que el dispersante se hubiese depositado en cantidad mensurable en cualquiera de sus tejados. Asimismo el Tribunal manifestó que no existían pruebas de que los hidrocarburos del *Braer* hubiesen causado daños a los tejados. Además el Tribunal consideró que no estaba probado que los defectos de los tejados surgieron después del siniestro del *Braer*.

En conclusión, el Tribunal juzgó que los demandantes no habían proporcionado una teoría científica fidedigna ni un conjunto convincente de pruebas científicas de que el dispersante fuese capaz de causar daños a los materiales de los tejados de cemento amiantado. El Tribunal manifestó que el experto de los demandantes no había sugerido más que un posible mecanismo mediante el cual se podrían haber causado los daños, pero que no era más que una hipótesis especulativa que el experto no estaba en situación de confirmar. El Tribunal juzgó que las pruebas científicas proporcionadas por el experto del propietario del buque, el Skuld Club y el Fondo de 1971 eran autorizadas y convincentes para rebatir tal hipótesis. Aunque el Tribunal se mostró crítico con estas pruebas periciales respecto a las condiciones y antigüedad

de los tejados de los demandantes en comparación con los tejados testigo, el Tribunal destacó que incumbía a los demandantes el facilitar pruebas a este respecto.

Basándose en estas consideraciones, el Tribunal rechazó cinco de las reclamaciones. Una sexta reclamación fue desestimada por razones de procedimiento. Los demandantes no apelaron contra la sentencia.

En la sesión del Consejo Administrativo de junio de 2001, se llamó la atención sobre el hecho de que uno de los obstáculos para que los otros 43 demandantes de esta categoría retirasen sus acciones judiciales era que el asegurador del propietario del buque y el Fondo de 1971 pedían a cada demandante que contribuyese a las costas del asegurador y del Fondo de 1971. Se observó que, si bien era práctica acostumbrada que los FIDAC demandaran tales costas, estos demandantes no eran compañías sino que todos eran individuos, algunos de los cuales eran pensionistas, y que muchos consideraban no haber recibido buen trato. Varias delegaciones expresaron preocupación por que los FIDAC pudiesen estar sentando un precedente al no procurar recobrar sus costas, pero manifestaron que en circunstancias tales como las arriba indicadas el Fondo de 1971 debía mostrar una cierta flexibilidad al tratar de zanjar la cuestión de las costas con los demandantes.

El Consejo Administrativo encargó al Director que abordase esta cuestión de una forma flexible a fin de alcanzar un acuerdo con los demandantes sobre la cuantía con que debieran contribuir a las costas del Fondo de 1971 e instó a los demandantes o sus representantes a ponerse en contacto con la Secretaría del Fondo de 1971 para facilitar la resolución de dicha cuestión.

En agosto de 2001 se alcanzó un acuerdo sobre la cuestión de las costas entre los demandantes por una parte y el Fondo de 1971 y el Skuld Club por la otra. Los restantes 43 demandantes retiraron sus reclamaciones en septiembre de 2001.

Shetland Sea Farms Ltd

En 1995 el Comité Ejecutivo examinó una reclamación de £2 004 867, luego reducida a £1 513 020, de una compañía radicada en Shetland, la Shetland Sea Farms Ltd, con respecto a un contrato para adquirir 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 adquisición a otra compañía del mismo grupo. El Comité decidió que en la evaluación de la reclamación debían tenerse en cuenta los beneficios que pudiesen derivar de otras compañías del mismo grupo.

Los expertos contratados por el Fondo de 1971 y el Skuld Club evaluaron las pérdidas comprobadas en £58 000. Fracasaron los intentos de liquidar la reclamación extrajudicialmente y la compañía entabló acción judicial contra el propietario del buque, el Skuld Club y el Fondo de 1971. Durante el proceso la reclamación se redujo a £1 428 891.

En octubre de 2000 se celebró una audiencia para que el Tribunal considerase si eran auténticos ciertos documentos en los que se basaba el demandante.

El Tribunal dictó su decisión el 4 de julio de 2001. En dicha decisión el Tribunal abordó dos cuestiones, a saber si un oficial u oficiales responsables del demandante presentaron a sabiendas al Tribunal documentos falsos en apoyo de una reclamación de indemnización y, en el caso de que el Tribunal así lo decidiera, si en tales circunstancias las reclamaciones debieran ser denegadas sin más.

Existen tres compañías en el Grupo, a saber Ettrick Trout Company Ltd y las subsidiarias Shetland Sea Farms Ltd y Terregles Ltd, todas controladas por la misma persona.

Shetland Sea Farms ha presentado en apoyo de su reclamación de indemnización dos cartas de Terregles encargando a Shetland Sea Farms un número considerable de crías de salmón, pedidos que anteceden al encallamiento del *Braer*, con el objeto de dar la impresión de que Terregles y Shetland Sea Farms habían concertado un contrato a término entre iguales para suministrar a Shetland Sea Farms un número considerable de crías de salmón en condiciones fijas con la cantidad y el precio especificados. Dos facturas fueron especialmente extendidas por el contralor de Shetland Sea Farms con membrete de Terregles para apoyar la reivindicación de que existía el contrato entre Terregles y Shetland Sea Farms para el suministro de las mencionadas crías.

El Tribunal contestó la primera pregunta en sentido afirmativo. Tras haber oído las pruebas, el

Tribunal resolvió que los oficiales responsables del demandante habían presentado a sabiendas copias de cartas falsas en apoyo de la reclamación de indemnización de Shetland Sea Farms. El Tribunal juzgó que lo hicieron a sabiendas de que Shetland Sea Farms no contaba con pruebas documentales que mostrasen la existencia de un compromiso contractual por parte de Shetland Sea Farms suscrito antes del siniestro del *Braer* para hacerse cargo y pagar por las crías de salmón. El Tribunal juzgó además que estos documentos habían sido presentados con la intención de engañar a la Oficina de Reclamaciones establecida por el Fondo de 1971 y el Skuld Club para que se creyera que los supuestos compromisos contractuales de Shetland Sea Farms se basaban en correspondencia contemporánea que establecía las condiciones de los contratos. El Tribunal juzgó que lo hicieron como parte de un plan para complementar una reclamación sustancial de indemnización y que, después de ser rechazadas las reclamaciones por la Oficina de Reclamaciones, persistieron con dicho plan con la misma base falsa.

Habiendo dictaminado que tanto la persona que controlaba las tres compañías como un empleado de Shetland Sea Farms, en su calidad de oficiales responsables del demandante, habían presentado documentos falsos al Tribunal en apoyo de la reclamación de indemnización de Shetland Sea Farms, el Tribunal abordó la segunda pregunta, es decir si a consecuencia de ello debía desestimarse sin más la reclamación.

El Fondo de 1971 y el Skuld Club acordaron que sería contrario al orden público que el Tribunal adjudicase sobre la reclamación en estas circunstancias y que, cuando el demandante hubiese utilizado el proceso judicial para un fin ilícito, las reclamaciones debían ser rechazadas sin más. Sostenían que el Tribunal tenía autoridad propia para prevenir el uso indebido de su procedimiento, cuando este uso indebido sería manifiestamente injusto y en todo caso acarrearía descrédito para la administración de justicia. El Fondo de 1971 y el Skuld Club señalaron que había habido un intento deliberado de engañar al Tribunal y que los responsables habían negado en falso que hubiesen hecho algo malo.

Shetland Sea Farms argumentó que desestimar la reclamación sería castigar injustamente a la compañía y que denegar permiso para que

continuase dicha reclamación sería totalmente desproporcionado respecto a la supuesta transgresión. Shetland Sea Farms también propuso el argumento en virtud de la Ley de Derechos Humanos del Reino Unido de que, en efecto, negar el derecho a un juicio en esas circunstancias constituiría una violación del Artículo 6 (1) del Convenio Europeo sobre Derechos Humanos que da derecho a todas las personas a un juicio justo y público. La compañía declaró que estaba ahora dispuesta a procurar probar su reclamación sin hacer referencia a las cartas falsas.

El Tribunal reconoció que contaba con autoridad inherente para desestimar la reclamación cuando una parte hubiese sido culpable de abuso de proceso, pero manifestó que se trataba de un poder drástico. El Tribunal juzgó que había habido una narración mendaz apoyada por documentos falsificados, que se trataba claramente de abuso de proceso, que Shetland Sea Farms había intentado obtener una indemnización de más de £1,9 millones y que el intento se veía agravado por el hecho de que los que eran ante todo responsables habían sido “mendaces al negar su responsabilidad”. El Tribunal juzgó además que Shetland Sea Farms había hecho uso indebido del tiempo y de los recursos del Tribunal y había ocasionado gastos e inconvenientes al Fondo de 1971 y al Skuld Club. El Tribunal resolvió, sin embargo, que como Shetland Sea Farms ya no iba a basar su reclamación en las cartas falsas, debiera brindarse a la compañía la oportunidad de presentar una causa revisada que no dependiese de las cartas falsas, y que el no permitir que la reclamación siguiese su curso en su versión revisada constituiría un castigo excesivo.

Shetland Sea Farms no apeló contra la postura adoptada por el Tribunal en lo que se refiere al empleo de documentos falsos por la compañía.

El Director estudió si el Fondo de 1971 debía apelar contra la decisión del Tribunal de no denegar la reclamación sin más, pero decidió que el Fondo no debía hacerlo.

En cuanto a la continuación del proceso, el Tribunal decidió que la causa procediese a un juicio limitado a la cuestión de si Shetland Sea Farms podía probar que existía un contrato antes de ocurrir el siniestro del *Braer* para el suministro de crías de salmón a Shetland Sea Farms sin hacer

referencia a cartas y facturas falsificadas. Se espera que este juicio tenga lugar en el verano de 2002.

Otras reclamaciones pendientes en los tribunales

Una reclamación de £123 357 del sector de pesca fue rechazada por el Tribunal anteriormente en 2001. La acción judicial fue promovida directamente contra el Fondo de 1971 sobre la base de ofertas hechas en nombre del Fondo, es decir sobre la base de un supuesto contrato. El Fondo de 1971 sostuvo que las ofertas habían caducado por no haber sido aceptadas dentro de un plazo razonable. El Tribunal aceptó el argumento propuesto por el Fondo de 1971 de que las ofertas no habían sido aceptadas dentro de un plazo razonable, y por lo tanto habían caducado, y rechazó la reclamación. Los demandantes apelaron contra la decisión de rechazar la reclamación. No obstante, en diciembre de 2001 el Tribunal de Apelación confirmó aquella decisión. Los demandantes habían promovido una acción anteriormente en virtud de las Leyes sobre la Marina Mercante de 1971 y 1974 (que dan cumplimiento al Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 y al Convenio del Fondo de 1971) pero esta acción había sido abandonada.

Sigue en los tribunales una reclamación de £85 000 por daños a varios tejados de fieltro. Tienen lugar conversaciones con el demandante y sus representantes en un intento de llegar a una solución.

Liquidación de reclamaciones en 2001

A principios de 2001 un demandante del sector de pesca retiró su reclamación de £777 550.

Tres reclamaciones por lesión personal de un total de £200 000 fueron liquidadas en £33 500.

Derecho de limitación del propietario del buque y su asegurador

En septiembre de 1997 el Tribunal Supremo decidió que el Skuld Club tenía derecho a limitar su responsabilidad a la cuantía de 5 790 052,50 DEG (£4 883 839,80). El Tribunal aún no ha examinado la cuestión de si el propietario del buque tiene o no derecho a limitar su responsabilidad.

En diciembre de 1995 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 Skuld Club y el Fondo de 1971. El Comité decidió suspender todo nuevo pago de indemnización hasta que dicho Comité volviese a examinar la cuestión sobre si la cuantía total de las reclamaciones reconocidas excedía de la cuantía máxima disponible conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 y el Convenio del Fondo de 1971.

La cuantía total de indemnización disponible conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 y el Convenio del Fondo de 1971 es de 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.

Reanudación de pagos parciales

En octubre de 1999, 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 procesos judiciales, junto con las reclamaciones que habían sido aprobadas pero no pagadas, eran inferiores a £20 millones. El Comité decidió además que la proporción de las cuantías aprobadas para su pago debía ser decidida por el Director basándose en la cuantía total de todas las reclamaciones pendientes.

En abril de 2000 el Gobierno del Reino Unido retiró su reclamación de indemnización de unos £3,6 millones. El Skuld Club se comprometió a no dar curso a su reclamación de £1,7 millones relativa a operaciones de salvamento. Además, cinco elaboradores de pescado retiraron sus reclamaciones, por un total de £7,6 millones. A consecuencia de esto, la cuantía total de las reclamaciones pendientes en los tribunales, junto con las reclamaciones que habían sido aprobadas pero no pagadas, era inferior a £20 millones. Se cumplió en abril de 2000 la condición para la reanudación de los pagos estipulada por el Comité Ejecutivo. Basándose en esto, el Director decidió que el Fondo pagase el 40% de las

reclamaciones que habían sido aprobadas pero no pagadas. Se efectuaron pagos al 40% por un total de £2 286 658 durante 2000 y principios de 2001 respecto a estas reclamaciones y las reclamaciones liquidadas después.

Pagos que han de efectuarse íntegramente

En octubre de 2001 las reclamaciones que fueron liquidadas pero no pagadas íntegramente ascendían a un total de £6 209 798, de las cuales quedaban £3 729 354 sin pagar.

Tras la retirada de las restantes 43 reclamaciones de los tejados arriba referidas, sólo quedaban tres reclamaciones objeto de disconformidad pendientes en los tribunales, a saber la de Shetland Sea Farms por £1 428 891, la reclamación del sector de pesca por £123 357 y la reclamación por daños a tejados de fieltro por £85 000.

En octubre de 2001 la cuantía total pagada en concepto de indemnización era £48 208 644, de la cual el Fondo de 1971 había abonado £42 926 938 y el Skuld Club £5 281 706. Quedaban, por tanto, £2 400 636 disponibles para nuevos pagos de indemnización.

El propietario del buque y el Skuld Club tienen derecho a compensación, conforme al Artículo 5.1 del Convenio del Fondo de 1971, de £1 211 780. El Skuld Club informó al Director que el propietario del buque y el Club estaban dispuestos a facilitar la cuantía de compensación para los pagos a los demandantes, con el resultado de que una cuantía adicional de £1 211 780 quedaba disponible para pagos de indemnización. La cuantía total disponible para tales pagos era, por consiguiente, £3 612 416.

Quedaba una cuantía de £3 729 354 sin pagar respecto a las reclamaciones que habían sido liquidadas pero no pagadas íntegramente. A consecuencia de la postura adoptada por el propietario del buque/Skuld Club con respecto a la compensación, se dispondría de una cuantía de £3 612 416 para pagos de indemnización. Habría por lo tanto un déficit de £116 938 más toda cuantía que pueda ser adjudicada por el Tribunal con respecto a la reclamación de Shetland Sea Farms y las otras dos reclamaciones restantes. El Skuld Club se comprometió a facilitar fondos para cubrir este déficit y para garantizar el pago de la suma, si fuese necesario, que pueda ser

adjudicada por una sentencia definitiva de tribunal respecto a las reclamaciones pendientes.

A consecuencia del compromiso del Skuld Club, el Director decidió en octubre de 2001 que todas las reclamaciones reconocidas se podían pagar íntegramente. Los pagos del saldo de 60% a aquellos demandantes que sólo habían recibido el 40% de la cuantía aprobada se efectuaron en noviembre y diciembre de 2001, así como los pagos respecto a las reclamaciones reconocidas que no habían sido objeto de pago. Estos pagos ascienden a un total de £3,3 millones. Quedan 11 demandantes que aún no han sido pagados. Se espera que estos pagos, que ascienden a un total de £326 000, sean efectuados a principios de 2002.

La única reclamación restante objeto de proceso activo es la de Shetland Sea Farms. Se prevé que la única causa restante todavía en los tribunales, a saber la de los tejados de fieltro, será liquidada en breve.

El Skuld Club estudia cómo se ha de terminar el procedimiento de limitación.

Consideraciones del Consejo Administrativo en octubre de 2001

En su sesión de octubre de 2001 el Consejo Administrativo expresó su gratitud al propietario del buque y al Skuld Club por su compromiso de facilitar la cuantía de compensación para pagos a los demandantes y por el compromiso del Club de facilitar fondos para permitir el pago íntegro de todas las reclamaciones reconocidas. El Consejo agradeció también al Gobierno del Reino Unido por el papel que desempeñó en este siniestro y por renunciar a su reclamación en los tribunales.

La delegación del Reino Unido manifestó que era importante observar que el caso del *Braer* constituía un punto decisivo para los FIDAC, con más de 2 000 reclamaciones tramitadas, algunas de las cuales habían dado pie a debates sobre cuestiones de política y puntos de principio, especialmente en lo que se refiere a las reclamaciones por pérdida económica. Dicha delegación señaló que muchas de las decisiones alcanzadas iban en beneficio de las víctimas de siniestros posteriores. La delegación del Reino Unido manifestó además que una importante lección aprendida era la necesidad de una estrecha cooperación entre los Fondos, el P & I Club involucrado y el Gobierno del Estado afectado, y que era importante que los gobiernos desempeñasen un papel en el sistema y que se

cerciorasen de que las cuestiones eran entendidas por todas las partes.

El Director convino con la delegación del Reino Unido en que el siniestro del *Braer* era un caso histórico que había dado como resultado una serie de importantes precedentes sobre la admisibilidad de las reclamaciones.

13.4 KEUMDONG N°5

(República de Corea, 27 de septiembre de 1993)

El siniestro

La gabarra coreana *Keumdong N°5* (481 TRB) abordó a otro buque cerca de Yosú, en la costa meridional de la República de Corea. El resultado fue que se derramó del *Keumdong N°5* una cantidad estimada en 1 280 toneladas de fueloil pesado. Los hidrocarburos se extendieron rápidamente por una amplia superficie debido a las fuertes corrientes mareales y afectaron principalmente a la costa noroeste de la isla Namhae. Se llevaron a cabo extensas operaciones de limpieza.

Reclamaciones de indemnización

Se liquidaron reclamaciones relativas al costo de las operaciones de limpieza en una cuantía global de Won 5 600 millones (£3 millones), que fueron pagadas por el asegurador P & I del propietario del buque, para septiembre de 1994. La cuantía total pagada por el asegurador rebasa con mucho la cuantía de limitación aplicable al *Keumdong N°5*, de Won 77 millones (£41 000). 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 Kwang Yang Bay Oil Pollution Accident Compensation Federation, que representaba a 11 cooperativas de pesca con unos 6 000 afiliados. La cuantía total de las reclamaciones presentadas era de Won 93 132 millones (£49 millones).

Durante el periodo de julio de 1995 a septiembre de 1996 se alcanzaron acuerdos sobre la mayoría de las reclamaciones presentadas por la Kwang Yang Bay Federation. Las sumas acordadas ascendían a un total de Won 6 163 millones

(£4,2 millones), comparado con una cuantía total reclamada de Won 48 047 millones (£25 millones). Estas reclamaciones han sido pagadas en su totalidad por las sumas acordadas.

En agosto de 2000 la reclamación de una cooperativa piscícola de moluscos bivalvos del género arca de Noé, que había sido objeto de una acción judicial contra el Fondo de 1971, fue pagada en la cuantía de Won 412 millones (£260 000) más intereses conforme a una decisión de mediación del Tribunal de Apelación.

Acción judicial de la Cooperativa de Pesca de Yosú

La Cooperativa de Pesca de Yosú dejó la Kwang Yang Bay Federation y entabló acción judicial contra el Fondo de 1971 en mayo de 1996 en el Tribunal de Distrito de Seúl. Se presentaron al tribunal reclamaciones por daños a los caladeros comunes por un total de Won 17 162 millones (£9 millones). Además, presentaron reclamaciones por un total de Won 1 641 millones (£860 000) 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 asegurador del propietario del buque evaluaron las pérdidas supuestamente sufridas por todos los demandantes de la Cooperativa de Yosú en Won 810 millones (£420 000). Los expertos consideraron que se exageraba la productividad supuesta de los caladeros comunes, y era incongruente con los registros oficiales y las observaciones hechas en el terreno, y que la interrupción de las actividades 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.

El Tribunal de Distrito adjudicó una decisión de mediación obligatoria en diciembre de 1998. El

Tribunal aceptó la mayoría de los argumentos del Fondo de 1971, pero decidió que la indemnización para los demandantes de embarcaciones pesqueras sin matrícula ni licencia debía calcularse del mismo modo que para los demandantes con matrícula y licencia. En opinión del Tribunal, los ingresos de los pescadores sin matrícula en este caso no parecían ser ingresos ilegales. El Tribunal adjudicó a los demandantes de embarcaciones pesqueras sin licencia la suma de Won 65 millones (£34 000).

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 desarrollan sus actividades sin un permiso exigido. Por consiguiente, el Fondo de 1971 interpuso disconformidad con la decisión de mediación del Tribunal.

En sentencia dictada en enero de 1999, el Tribunal de Distrito halló 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 pescadores particulares, 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 por pérdida de ingresos y en algunos casos por daños físicos y morales (sumas de condolencia). La cuantía total adjudicada por el Tribunal era de Won 1 571 millones (£821 000).

Todos los demandantes de la Cooperativa de Pesca de Yosu, a excepción de una asociación de pesca de una aldea, apelaron contra la sentencia. Su cuantía total reclamada fue indicada en la apelación en Won 13 868 millones (£7,3 millones).

En abril de 1999 el Comité Ejecutivo examinó el razonamiento en la sentencia del Tribunal de Distrito. Se encargó al Director que promoviese apelaciones respecto a las cuestiones de hecho, la decisión de permitir indemnización por daños físicos y morales o sumas de condolencia, los métodos aparentemente arbitrarios empleados

para determinar la indemnización y la decisión de adjudicar indemnización a pescadores que desarrollaban sus actividades sin un permiso exigido.

El Fondo de 1971 interpuso recursos de apelación contra la sentencia del Tribunal de Distrito. El Tribunal otorgó ejecución provisional de la sentencia. En relación con sus apelaciones, el Fondo de 1971 solicitó suspensión de la ejecución provisional, y esta solicitud fue concedida contra pago por el Fondo ante el Tribunal de un depósito de la cuantía adjudicada al demandante, Won 1 571 millones (£820 000).

En mayo de 2001 el Tribunal de Apelación adjudicó su sentencia, que anuló la sentencia del Tribunal de Distrito respecto a las pérdidas debidas a daños físicos y morales y las pérdidas respecto a actividades de pesca sin licencia ni matrícula.

En consideración a si eran admisibles las reclamaciones por daños físicos y morales, el Tribunal de Apelación examinó primero la definición de “daños por contaminación” en la Ley de Garantía en la Contaminación por Hidrocarburos de Corea y el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969. El Tribunal declaró que no existían normas concretas en los convenios internacionales en relación con la definición de daños por contaminación y que por tanto se aplicaría la *lex fori* (la ley del Estado del tribunal que lleva el asunto). El Tribunal luego examinó la legislación de varios Estados. Observó que la legislación del país que aceptaba ámbito más amplio de responsabilidad, los Estados Unidos (la Ley sobre contaminación por hidrocarburos de 1990), no hacía referencia a daños derivados de daños físicos y morales, y tampoco la legislación japonesa. El Tribunal observó asimismo que las Directrices del Comité Marítimo Internacional (CMI) limitaban la indemnización a la pérdida económica o daños probados.

Refiriéndose al hecho de que no existían principios generalmente aceptados en el sistema del derecho consuetudinario y el sistema del derecho continental en cuanto a la indemnización por daños físicos y morales ni normas internacionalmente adoptadas en este punto, el Tribunal opinó que no debía haber diferencia en la aplicación de los Convenios entre los Estados Contratantes. Habida cuenta de esto y de la

especial índole internacional del Fondo de 1971, el Tribunal falló que los daños por contaminación en la Ley coreana debían incluir solamente los daños económicos y materiales. Por esta razón el Tribunal falló que las reclamaciones por daños físicos y morales no eran admisibles.

En cuanto a las reclamaciones respecto a actividades de pesca sin matrícula ni licencia, el Tribunal de Apelación observó que los denominados “ingresos ilegales” obtenidos mediante la continua realización de actividades ilegales no debían utilizarse como base para la determinación de la indemnización. No obstante, el Tribunal manifestó que ciertos ingresos no debían considerarse como ingresos ilegales solamente porque la ley prohibiese las actividades en cuestión. El Tribunal de Apelación se refirió a una sentencia del Tribunal Supremo de Corea, según la cual la cuestión de si ciertos ingresos eran ilegales debía determinarse sobre la base de la finalidad original de la legislación en cuestión, el grado de culpabilidad de la actividad, y en particular el grado de ilegalidad de la actividad, caso por caso. El Tribunal de Apelación juzgó que, habida cuenta de la posición especial del Fondo de 1971 y del Convenio del Fondo de 1971, y del hecho de que una interpretación restrictiva del concepto de ‘daños por contaminación’ sería más cercana a las normas internacionales, los ingresos de los demandantes que no contaban con las licencias, permisos o matrículas que exige la Ley de Pesca de Corea para llevar a cabo sus actividades debían considerarse como ingresos ilegales, que no se podían incluir en el cálculo de la indemnización. Por lo tanto el Tribunal rechazó estas reclamaciones. El Tribunal manifestó también que no había pruebas de que los demandantes que no contaban con las licencias, permisos o matrículas hubiesen sufrido la supuesta pérdida de ingresos debido al siniestro y que no había pruebas de ningún nexo causal entre el siniestro y la supuesta reducción de ingresos.

El Tribunal de Apelación confirmó la decisión del Tribunal de Distrito con respecto a la pérdida de ingresos debido a la interrupción comercial causada por la limpieza de los caladeros comunes bajo licencia y las piscifactorías intermareales.

En la sentencia, el Tribunal de Apelación ordenó al Fondo que pagase Won 143 millones (£75 000) más intereses del 5% anual a partir del 27 de septiembre de 1993 hasta el 8 de mayo de 2001 y

del 25% anual a partir del 9 de mayo de 2001 hasta la fecha de pago.

Dado que se había aceptado la postura del Fondo de 1971 en cuestiones de principio, es decir que no se debía otorgar indemnización por daños físicos y morales y por pérdidas respecto a actividades de pesca sin licencia ni matrícula, el Director decidió que el Fondo no apelase contra la decisión del Tribunal de Apelación respecto a las reclamaciones de la Cooperativa de Pesca de Yosu. Aunque los distintos miembros de la Cooperativa de Pesca de Yosu no apelaron contra la decisión, 36 asociaciones de pescadores rurales apelaron al Tribunal Supremo de Corea. La cuantía reclamada en la apelación es Won 2 756 millones (£1,4 millones). El Tribunal de Apelación aún no ha adjudicado su decisión.

13.5 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 300 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 (£2,7 millones) en el tribunal competente mediante el depósito de una garantía bancaria.

El Tribunal decidió que las reclamaciones debían presentarse antes del 20 de enero de 1995. Llegada esa fecha, se habían presentado 527 reclamaciones en el procedimiento de limitación, por un total de Drs 3 071 millones (£5,5 millones), más Drs 378 millones (£680 000) en concepto de indemnización de ‘daños morales’.

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

El propietario del buque y su asegurador entablaron acción judicial 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. El propietario de una piscifactoría, cuya reclamación es de Drs 1 044 millones (£1,9 millones), también interrumpió el plazo de prescripción entablando acción judicial contra el Fondo de 1971. Han prescrito todas las demás reclamaciones con relación al Fondo.

13.6 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 Yosú (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 japonesas Oki.

Una compañía japonesa de salvamento fue contratada por el propietario del buque para salvar el buque y la carga restante, en virtud de un contrato de salvamento (Contrato tipo de Salvamento 95 del Lloyd's). El salvador transbordó unas 80 000 toneladas de petróleo, tras de lo cual se dio por terminado el contrato de salvamento en virtud del Contrato tipo de Salvamento 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 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 a fines 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 pesquerías tradicionales, tiene lugar en la zona una intensa acuicultura, especialmente alrededor de las islas cercanas a Sorido. Jaulas flotantes de peces, mejilloneras y redes fijas quedaron embadurnadas de petróleo en diversos grados.

Reclamaciones de indemnización

Todas las reclamaciones relativas a las operaciones de limpieza en la República de Corea han quedado liquidadas por un total de Won 20 534 millones (£11,7 millones). Dichas reclamaciones han sido abonadas íntegramente por el propietario del buque y su asegurador, la United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Limited (UK Club), 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 UK Club con respecto a sus reclamaciones de limpieza subrogadas. Al tipo de cambio aplicable por entonces, 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 mayo de 2001 el Fondo de 1971 liquidó una reclamación de la Corporación Pública de Administración de Parques Nacionales por Won 6,6 millones (£3 630) respecto a costos de limpieza y una reclamación de la Cooperativa de Pesca de Yosú por Won 24,5 millones (£155 000) por costos asociados a reconocimientos de zonas contaminadas.

La mayoría de las reclamaciones del sector turístico han sido liquidadas en Won 538 millones (£306 000) y pagadas íntegramente.

La mayoría de las reclamaciones del sector de pesquerías han sido también liquidadas y pagadas íntegramente en la cuantía de Won 17 000 millones (£9,4 millones).

Sin embargo, un total de 194 reclamaciones por un total de Won 5 471 millones (£2,9 millones), sobre todo de los sectores de pesca y maricultura,

siguen siendo objeto de acciones judiciales contra el Fondo de 1971. La mayoría de estas reclamaciones (183) habían sido rechazadas por el Fondo de 1971, y el Tribunal encargado del procedimiento de limitación también rechazó dichas reclamaciones. El Tribunal estuvo de acuerdo asimismo con la evaluación que el Fondo hizo de las otras 11 reclamaciones en un total de Won 95,5 millones (£50 000).

El UK Club presentó una reclamación sobre la base de la subrogación por US\$8,3 millones (£5,7 millones) relativa al costo de las medidas preventivas asociadas con las operaciones de salvamento. El Fondo de 1971 aprobó esta reclamación por un total de US\$6,6 millones (£4,5 millones).

El UK Club reclamó asimismo sobre la base de la subrogación los reembolsos hechos al propietario del buque por los pagos efectuados por éste, sobre todo a contratistas coreanos, de US\$22,6 millones, correspondientes a Won 17 389 millones más ¥3,7 millones.

El propietario del buque y el UK Club reclamaron compensación conforme al artículo 5.1 del Convenio del Fondo de 1971 por 5 667 000 DEG (£4,9 millones).

Determinación de las cuantías de limitación y compensación aplicables al *Sea Prince*

Conforme al artículo V.9 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 la cuantía de limitación aplicable al *Sea Prince*, 14 millones de DEG, debe convertirse a la moneda nacional del Estado interesado sobre la base del valor de dicha moneda con referencia al DEG en la fecha de la constitución del fondo de limitación del propietario del buque. En vista del tiempo considerable que pudiera transcurrir antes de que el Tribunal determinase la cuantía de limitación, el Consejo Administrativo del Fondo de 1971 autorizó al Director, con carácter excepcional, a convenir con el propietario del buque/asegurador un tipo de cambio entre el DEG y el Won a aplicarse para establecer la cuantía de limitación respecto al *Sea Prince* y para determinar la cuantía de compensación pagadera por el Fondo conforme al artículo 5.1 del Convenio del Fondo de 1971.

En abril de 2001 el propietario del buque/UK Club aceptaron la propuesta del Fondo de 1971

de que las cuantías de limitación y compensación aplicables al *Sea Prince* fuesen Won 18 308 millones (£10,2 millones) y Won 7 411 millones (£4,1 millones) respectivamente. Estas cuantías fueron calculadas basándose en el punto medio del tipo de cambio DEG/Won el 1 de marzo de 1996 (que era representativo de las cotizaciones durante el plazo en que la mayoría de las reclamaciones fueron pagadas por el propietario del buque/UK Club) y del tipo de cambio DEG/Won el 9 de mayo de 2000 (fecha en que el Fondo formuló la propuesta). La razón por la que los Fondos propusieron un punto medio del tipo de cambio era de llegar a una solución equitativa teniendo en cuenta las considerables fluctuaciones de los tipos de cambio que se dieron entre 1996 y 2000.

Reembolso de las cuantías pagadas por el propietario del buque y el UK Club

En vista del hecho de que el UK Club había reembolsado al propietario del buque una cuantía que excede del fondo de limitación aplicable al *Sea Prince*, el Fondo de 1971 acordó pagar el saldo de los costos de limpieza del propietario del buque. Dicho saldo quedó acordado en Won 4 207 millones (£2,4 millones).

Basándose en la cuantía de limitación acordada aplicable al *Sea Prince*, en mayo de 2001 el Fondo de 1971 reembolsó otros Won 6 487 millones (£3,6 millones) al UK Club, incluidos los intereses respecto a los costos de limpieza y medidas preventivas asociadas con el salvamento, y Won 7 411 millones (£4,1 millones) respecto a la compensación del propietario del buque conforme al artículo 5.1 del Convenio del Fondo de 1971.

Reclamaciones del propietario del buque por los costos de estudios del medio ambiente y limpieza adicional

En abril de 1998 el propietario del buque presentó otras dos reclamaciones al tribunal de limitación, una por el costo de estudios del medio ambiente posteriores al derrame de Won 1 140 millones (£600 000) y la otra por costos de un total de Won 135 millones (£71 000) relacionados con la limpieza emprendida por el propietario del buque a principios de 1998. Tanto los estudios como la limpieza se relacionaban con los derrames del *Sea Prince* y de otro buque, el *Honam Sapphire*, que había intervenido en otro siniestro.

Basándose en la información disponible por entonces, el Director opinó que los estudios medioambientales posteriores al derrame parecían duplicar los trabajos de muestreo y análisis del agua del mar, sedimentos y productos marinos emprendidos por los expertos designados por el UK Club y el Fondo de 1971 en 1995 para prestar asistencia en la evaluación de las reclamaciones de supuestos daños a pesquerías. Por consiguiente el Fondo de 1971 rechazó la reclamación por el costo de dichos estudios.

Basándose en los reconocimientos llevados a cabo antes de la limpieza adicional, los expertos del Fondo de 1971 opinaron que las operaciones de limpieza adicionales no estaban técnicamente justificadas. 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 por la limpieza adicional no reunía las condiciones para la indemnización.

Las reclamaciones relativas a los estudios del medio ambiente y limpieza adicional fueron rechazadas por el tribunal de limitación. En mayo de 2000 el propietario del buque presentó nueva documentación relativa a la reclamación por los costos de estudios del medio ambiente arriba mencionados. La documentación indicaba que algunos estudios estaban encaminados a facilitar datos básicos para el restablecimiento del medio ambiente e incluían reconocimientos de la orilla para localizar petróleo enterrado en sedimentos de las playas, vigilancia de las operaciones posteriores de limpieza e investigaciones sobre el impacto del derrame a medio y largo plazo sobre las pesquerías y maricultura litorales. Los estudios sobre el impacto del derrame en las pesquerías y maricultura, que se efectuaron sobre una serie de diferentes especies de pescado, marisco y algas, indicaron que el derrame no había ocasionado daños a largo plazo a estos recursos.

En cuanto a la limpieza adicional emprendida para remover el petróleo enterrado de varias costas, aunque los expertos de la ITOPF habían considerado que no se justificaba la limpieza adicional, el experto coreano del Fondo, que había seguido las operaciones, adoptó la opinión contraria y comunicó que la cantidad de petróleo retirado a consecuencia de las operaciones era considerablemente mayor de lo que se había esperado sobre la base de los reconocimientos iniciales.

En marzo de 2001 el Consejo Administrativo del Fondo de 1971 decidió autorizar al Director a liquidar las reclamaciones, pese al hecho de que las reclamaciones relativas a los estudios del medio ambiente y limpieza adicional fueran rechazadas por el tribunal encargado del procedimiento de limitación, dada la sensibilidad medioambiental de la zona contaminada, su importancia como destacado centro de pesquerías y maricultura litorales, y las cantidades del petróleo enterrado que se hallaba en la zona.

En abril de 2001 la reclamación respecto a los estudios del medio ambiente fue liquidada en Won 724 millones (£393 000) y la reclamación respecto a la limpieza adicional en Won 160 millones (£91 000).

Procedimiento de limitación

La cuantía de limitación aplicable al *Sea Prince* es de 14 millones de DEG, pero el propietario del buque aún no ha constituido el fondo de limitación y por lo tanto todavía no se ha fijado la cuantía de limitación en Won.

A consecuencia de haber acordado la cuantía de limitación aplicable al *Sea Prince*, y haber liquidado todas las reclamaciones pendientes en litigio en el procedimiento de limitación, en junio de 2001 el propietario del buque/UK Club y el Fondo de 1971 solicitaron al Tribunal que declarase nulo el procedimiento de limitación con efecto a partir del comienzo de dicho procedimiento, lo cual es posible conforme al derecho coreano si todas las partes están de acuerdo.

Las reclamaciones de los 194 demandantes arriba mencionados se llevaron al procedimiento de limitación. Los demandantes no apelaron contra la decisión del Tribunal que estaba encargado del procedimiento sobre la evaluación de las reclamaciones, sino que interpusieron una acción judicial por separado contra el Fondo de 1971. Dichos demandantes acordaron unirse al Fondo y al propietario del buque/UK Club para formular una solicitud ante el tribunal de limitación para que se desistiese en el procedimiento de limitación, siempre que el Fondo efectuase pagos de las cuantías evaluadas por dicho Tribunal, y se comprometiese a que no se perjudicaran los derechos de los demandantes de dar curso a sus reclamaciones contra el Fondo, y que dicho Fondo pagaría las sumas que se adjudicasen en una sentencia definitiva. En mayo de 2001 el

Fondo de 1971 pagó Won 95,5 millones (£53 000) respecto a las 11 reclamaciones aceptadas por el tribunal de limitación y de conformidad con sus evaluaciones, y dio la garantía solicitada por los demandantes.

Acción judicial contra el Fondo de 1971

El 28 de diciembre de 2001 el Tribunal dictó sentencia respecto a las reclamaciones de los 194 demandantes arriba mencionados. El Tribunal adjudicó a 31 demandantes un total de Won 1 438 millones (£752 000) más intereses al tipo del 5% anual a partir de la fecha del siniestro hasta la fecha de la sentencia y al tipo del 25% anual a partir del 29 de diciembre de 2001. El Tribunal desestimó las reclamaciones de todos los demás demandantes.

El Fondo de 1971 estudia la sentencia a fin de decidir si se ha de apelar.

13.7 YEO MYUNG

(República de Corea, 3 de agosto de 1995)

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 Koeje (República de Corea). Dos de los tanques de carga del buque quedaron perforados y se derramaron unas 40 toneladas de hidrocarburos, que necesitaron operaciones de limpieza en el mar y en tierra.

Las reclamaciones relativas a limpieza, pesquería y turismo por un total de Won 24 483 millones (£13 millones) han sido liquidadas en un total de Won 1 554 millones (£990 000). Estas reclamaciones han sido pagadas íntegramente.

La única reclamación pendiente pertenece al sector de pesquerías. La cuantía reclamada es de Won 335 millones (£175 000), mientras que la reclamación ha sido evaluada por los expertos del Fondo de 1971 en Won 459 000 (£240).

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.

No ha habido progreso en el proceso de limitación durante 2001.

13.8 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, pero al ser remolcado hacia el puerto de Fusán, el buque se hundió en 70 metros de agua, a diez kilómetros de tierra firme.

Extracción de los hidrocarburos de los restos del naufragio

Las operaciones para recobrar los hidrocarburos del Yuil N°1 se llevaron a cabo del 24 de junio al 31 de agosto de 1998 en virtud de un contrato entre la Corporación Coreana de Respuesta a la Contaminación Marina (KMPPRC) y una compañía holandesa de salvamento. Se recuperaron unos 670 m³ de petróleo.

Reclamaciones de indemnización

La KMPPRC presentó reclamaciones de indemnización en relación con la operación para extraer el petróleo del *Yuil N°1*. Las reclamaciones fueron liquidadas en un total de Won 6 824 millones (£3,2 millones) y fueron pagadas íntegramente por el Fondo de 1971.

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

Reclamaciones de pesca por un total de Won 22 490 millones (£14,3 millones) se han liquidado en la suma de Won 5 522 millones (£2,8 millones).

Se han presentado en el tribunal reclamaciones de pesca por un total de Won 14 399 millones (£7,5 millones). Estas reclamaciones han sido evaluadas en Won 449 millones (£235 000) por los expertos del Fondo.

Procedimiento de limitación

El propietario del buque comenzó un proceso de limitación en el Tribunal de Distrito de Fusán en abril de 1996. Las cuantías de limitación aplicable al *Yuil N°1* se calcula en Won 250 millones (£130 000).

Cooperativas de pesca presentaron al Tribunal reclamaciones por un total de Won 60 000 millones (£31 millones).

En una audiencia del Tribunal celebrada en octubre de 1996, un administrador designado por el Tribunal presentó una opinión en el sentido de que no había pruebas suficientes para permitirle hacer una evaluación de las reclamaciones de pesca. 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. No ha habido novedades en este proceso.

13.9 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 del Milford Haven, en el sudoeste de Gales (Reino Unido) el 15 de febrero de 1996, de lo que resultó una pérdida inicial de alrededor de 2 500 toneladas de petróleo crudo. Aunque puesto a flote rápidamente, el petrolero encalló varias veces durante el mal tiempo que persistía. El 21 de febrero, el buque fue puesto a flote y acostado a un pantalán dentro del puerto, donde

se descargaron las 58 000 toneladas de carga restantes. Se calculó que, en total, aproximadamente 72 000 toneladas de petróleo crudo y 360 toneladas de fueloil pesado escaparon a consecuencia del siniestro.

Se emprendieron 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 efectuó 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 (Skuld Club), 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 Skuld Club y al Fondo para su examen y aprobación. En vista de las relativamente pocas reclamaciones que estaban pendientes, la Oficina de Tramitación de Reclamaciones cerró al público en febrero de 1998.

Reclamaciones de indemnización

Al 31 de diciembre de 2001, 1 034 demandantes habían presentado reclamaciones de indemnización por un total de £50,8 millones (incluidas reclamaciones de interés y honorarios). Se han efectuado pagos por un total de £34,1 millones a 805 demandantes, de los cuales £6,9 millones han sido pagados por el Skuld Club y £27,2 millones por el Fondo de 1971.

Una reclamación de £11,4 millones, de la Marine Pollution Control Unit (Dependencia de Contención de la Contaminación del Mar) (MPCU) del Departamento de Transporte del Reino Unido, por costos relacionados con operaciones de limpieza, fue liquidada en £9,7 millones a principios de 2001.

Se han logrado también liquidaciones durante 2001 respecto a varias otras reclamaciones, entre ellas las del Organismo del Medio Ambiente, la Corporación del Condado de Carmarthenshire y la Milford Haven Standing Conference.

La Elf UK Oil Ltd y la Texaco presentaron reclamaciones respecto a su intervención en las

operaciones de limpieza. Estas reclamaciones están siendo evaluadas y se espera que se logren liquidaciones definitivas en un futuro próximo. Ambas compañías presentaron también reclamaciones por pagos de demoras con respecto a buques que vieron retrasada su entrada en el puerto de Milford Haven, antes de que el *Sea Empress* fuese puesto a flote y llevado al puerto. Elf Oil UK Limited también reclamó el costo de fletar otros buques y el aumento de los costos de refinado a consecuencia de una interrupción del suministro de crudo. Las reclamaciones por demoras, flete de otros buques y costos extra de refinado fueron rechazadas por el Fondo de 1971 por razón de que las pérdidas supuestas no fueron causadas por la contaminación o por medidas preventivas, sino que fueron resultado de una decisión de la Autoridad Portuaria adoptada para la seguridad de la navegación. Estas reclamaciones siguen siendo objeto de proceso judicial.

Proceso judicial contra el Fondo de 1971

Se ha incoado proceso judicial contra el propietario del buque, el Skuld Club y el Fondo de 1971 respecto a la mayoría de aquellas reclamaciones sobre las que no se había alcanzado acuerdo antes de expirar el plazo trienal de prescripción, esto es el 16 de febrero de 1999, o poco después de esta fecha.

En abril de 1999 el Tribunal del Almirantazgo otorgó al propietario del buque y al Skuld Club un decreto limitando su responsabilidad en virtud de las disposiciones pertinentes de la legislación del Reino Unido a 8 825 686 DEG (aproximadamente £7,4 millones). El decreto exigía que todas las reclamaciones se presentaran en el proceso de limitación antes del 18 de noviembre de 1999 y suspendía todos los demás procesos contra el propietario del buque y el Skuld Club.

En junio de 2000 el Tribunal del Almirantazgo concedió una suspensión temporal del proceso contra el Fondo de 1971 hasta que hubieran sido determinadas todas las reclamaciones contra el propietario del buque y el Skuld Club en el proceso de limitación. Además el Tribunal falló que el Fondo de 1971, así como aquellos demandantes cuyas reclamaciones contra el Fondo de 1971 hubieran sido suspendidas, debía estar obligado por las conclusiones de hecho a que llegase el Tribunal del Almirantazgo en cualquier fallo dictado respecto a las reclamaciones presentadas en el proceso de limitación.

Se presentaron reclamaciones en el proceso de limitación en nombre de 194 demandantes. Al 31 de diciembre de 2001, se habían liquidado, desistido o retirado 151 de estas reclamaciones. De las 43 reclamaciones restantes, 30 se refieren sólo a honorarios jurídicos y profesionales y comprenden reclamaciones respecto a las cuales los demandantes no han aceptado las cuantías ofrecidas por el Skuld Club y el Fondo de 1971, o bien reclamaciones por honorarios que aún no se han cuantificado. Es probable que la mayoría de estas reclamaciones sean remitidas al tribunal para su evaluación.

Quedan 13 reclamaciones de indemnización que son objeto de acción judicial. Tal como fueron presentadas en un principio, estas reclamaciones ascendían a un total de £6,3 millones. Han sido evaluadas en £2,1 millones por el Fondo de 1971 y el Skuld Club y, en la mayoría de los casos, el Fondo de 1971 ha efectuado pagos provisionales. La cuantía actualmente en litigio en relación con estas reclamaciones es aproximadamente £4,3 millones. El Fondo está haciendo intentos para liquidar aquellas reclamaciones que se consideran admisibles en principio pero en las que no se ha logrado acuerdo definitivo sobre la cuantía de las pérdidas.

Para los fines del proceso de limitación, las reclamaciones se han dividido en las siguientes categorías: limpieza, pesca, turismo, pérdidas económicas y honorarios profesionales. El 21 de marzo de 2001 se celebró una consulta sobre la instrucción de la causa ante el Registrador del Almirantazgo para estudiar la futura gestión de las reclamaciones en el proceso de limitación. En relación con cada categoría, el Registrador dio instrucciones respecto a, entre otras cosas, la revelación de los documentos y la fecha para el intercambio de las declaraciones de los testigos y los informes de los expertos. Después de la CMC, se fijaron fechas de juicio para cada categoría con miras a que cada una de las reclamaciones de la categoría sea vista consecutivamente en el mismo juicio.

Proceso penal

El Organismo del Medio Ambiente del Reino Unido entabló proceso penal contra dos demandados, a saber la Autoridad Portuaria de Milford Haven (MHPA) y la Capitanía del Puerto de Milford Haven en el momento del siniestro. Ambos demandados eran acusados de haber sido 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. Además, se alegó que la MHPA no había regulado adecuadamente la navegación ni proporcionado como es debido servicios de practica en el puerto.

En la inauguración del proceso criminal 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. Aquellos alegatos fueron aceptados por el Organismo del Medio Ambiente. A consecuencia de ello, 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. Al dictar sentencia, el juez del proceso formuló una serie de observaciones sumamente críticas relativas a la MHPA y el modo en que había regentado el puerto.

La MHPA ha apelado contra la sentencia. En marzo de 2000 el Tribunal de Apelación pronunció el fallo y halló que la multa original era excesiva y debía reducirse a £750 000, a pagarse en tres plazos, el 1 de junio, 1 de septiembre y 1 de diciembre de 2000. La MHPA también ha pagado costas de £825 000 tal como ordenara el Tribunal de primera instancia.

Recurso

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*.

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 practica, 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 Practica de 1987). En opinión de los asesores jurídicos del Fondo de 1971, existían buenas perspectivas para dejar sentado que la MHPA estaba en contravención negligente de su obligación en relación con la navegación segura en el radio del Haven y sus accesos, y que existía el nexo causal necesario entre las contravenciones y el siniestro.

El Comité Ejecutivo decidió que el Fondo de 1971 debía recurrir contra la MHPA. El Fondo tiene intención de facilitar el documento de reclamación en el recurso en el Tribunal del Almirantazgo a principios de 2002.

13.10 KRITI SEA

(Grecia, 9 de agosto de 1996)

El buque tanque griego *Kriti Sea* (62 678 TRB) derramó entre 20 y 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 millones). El propietario del buque estableció el fondo de limitación en diciembre de 1996 mediante una garantía bancaria.

Se notificaron reclamaciones por un total de Drs 4 054 millones (£7,3 millones) al propietario del buque y su asegurador P & I, la United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Bermuda) Ltd (UK Club), 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 millones).

Los expertos contratados por el UK Club y el Fondo de 1971 no están de acuerdo acerca de varias evaluaciones llevadas a cabo por el administrador. El propietario del buque, el Club y el Fondo de 1971 han presentado apelaciones en el tribunal por respecto a esas reclamaciones. Una serie de demandantes han apelado también contra la decisión del administrador, y las cuantías indicadas en las apelaciones ascienden a un total de Drs 2 680 millones (£4,8 millones). Se espera una decisión del tribunal a principios de 2002.

A fin de impedir que prescribiesen sus derechos, el propietario del buque y el UK Club presentaron, en agosto de 1999, un mandamiento al Fondo de 1971 con respecto a reclamaciones superiores al fondo de limitación del propietario del buque, así como una reclamación por compensación, conforme al Artículo 5.1 del Convenio del Fondo de 1971, de Drs 556 millones (£998 000).

13.11 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 noreste 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 operación para retirar los hidrocarburos de la sección de proa concluyó en febrero de 1997. En total se retiraron unos 2 830 m³ de mezcla de hidrocarburos y 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 y agua. La calzada fue posteriormente desmantelada y retirada.

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 sobre una distancia de más de 1 000 kilómetros que abarcaba diez prefecturas.

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 materiales. Participó un número considerable de naves pertenecientes al Organismo de Seguridad Marítima del Japón (hoy la Guardia Costera del Japón), la Fuerza de Autodefensa y pescadores locales, naves pertenecientes a, o fletadas por, Gobiernos de Prefecturas, sistemas de recuperación de Singapur y naves pertenecientes al Gobierno ruso.

Las operaciones de limpieza tanto desde el mar como desde la orilla generaron unas 40 000 toneladas estimadas de residuos oleosos. Estos residuos fueron transportados a instalaciones de evacuación por todo el Japón.

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 (UK Club), establecieron una Oficina de Tramitación de Reclamaciones en Kobe. Durante el periodo en que se llevó a cabo la mayor parte de las evaluaciones de reclamaciones, la Oficina empleaba a 22 personas. A medida que disminuía la carga de trabajo se reducía el personal, y al 31 de diciembre de 2001 quedaban cuatro inspectores y cinco funcionarios de apoyo. La Oficina cerrará a principios de 2002 cuando se hayan evaluado las reclamaciones restantes.

Reclamaciones de indemnización

Situación general

Se han recibido unas 458 reclamaciones, por un total de ¥36 011 millones (£189 millones). Otras reclamaciones prescribieron el 2 de enero de 2000, o poco después de esta fecha.

Se ha liquidado la gran mayoría de las reclamaciones. Quedan, sin embargo, algunas reclamaciones que todavía no han sido evaluadas, principalmente reclamaciones presentadas por organismos del Gobierno, incluidas reclamaciones relativas a la construcción y remoción de la calzada.

Los pagos efectuados por los FIDAC a los demandantes se elevó a ¥16 845 millones (£91,5 millones) al 31 de diciembre de 2001. El propietario del buque y el UK Club han efectuado pagos por un total de US\$5 millones (£4 millones).

Los pormenores de las reclamaciones presentadas y las cuantías de liquidación constan en el cuadro debajo.

Situación respecto a los grupos principales de reclamaciones

Nuevas reclamaciones del JMDPC por gastos fueron liquidadas durante 2001 en ¥69 millones (£352 678).

El JMDPC presentó reclamaciones por un total de ¥3 336 millones (£17,5 millones) por los costos de la calzada. La mayoría de los costos eran relativos a la construcción y remoción de la propia calzada. Estas reclamaciones han sido evaluadas frente a los criterios de admisibilidad estipulados por las Asambleas, es decir que la operación para construir la calzada fue razonable desde un punto de vista objetivo técnico.

Respecto a seis reclamaciones por un total de ¥181 millones (£950 000) presentadas por Ministerios y organismos públicos, a saber tres

oficinas distritales de construcción portuaria y tres oficinas regionales de construcción, los Fondos ofrecieron efectuar pagos del 80% de las cuantías evaluadas. No obstante, los demandantes aún no han aceptado las evaluaciones.

La Fuerza de Autodefensa presentó reclamaciones por ¥663 millones (£3,5 millones). Los Fondos han aprobado estas reclamaciones en la cuantía reclamada con sólo reducciones menores, pero aún no se han conseguido las liquidaciones.

Diez reclamaciones fueron presentadas por Prefecturas y Municipios relativas al costo de la recogida de los hidrocarburos de la orilla y su evacuación. Tres de estas reclamaciones por un total de ¥2 342 millones (£12,2 millones) han sido liquidadas en ¥1 815 millones (£9,5 millones). Queda sólo una reclamación de esta categoría por ¥226 millones (£1,2 millones). Se ha concluido la evaluación de dicha reclamación, pero el demandante aún no ha aceptado la evaluación.

La única reclamación de pesca restante, esto es la presentada por las Asociaciones Cooperativas de Pescadores de Kyoto por ¥772 millones (£4,3 millones), fue liquidada en ¥288 millones (£1,5 millones).

Siete plantas de energía eléctrica presentaron reclamaciones por costos de operaciones de limpieza. Cuatro de estas reclamaciones por un total de ¥803 millones (£4,1 millones) fueron liquidadas durante 2001 en ¥643 millones (£3,4 millones). Se

Categoría de reclamaciones	Reclamaciones liquidadas		Reclamaciones pendientes en tribunal	
	Cuantía reclamada (miles Yen)	Cuantía liquidada (miles Yen)	Cuantía reclamada (miles Yen)	Pagos provisionales (miles Yen)
JMDPC	12 085 303	10 368 503	3 335 857	0
Organismos Públicos			1 519 466	0
Municipios	6 917 041	5 482 607	225 526	53 032
Propietario del buque/ UK Club y sus contratistas	1 129 322	734 195	0	0
Pesca	5 013 257	1 769 172	0	0
Turismo	2 840 858	1 344 157	8 642	0
Otros	818 269	655 172	1 930 122	1 023 000
Total	28 804 050 (£147 millones)	20 353 806 (£104 millones)	7 019 613 (£37 millones)	1 076 032 (£6 millones)

ha concluido el examen de las dos reclamaciones restantes por un total de ¥1 917 millones (£10,1 millones), y se espera que estas reclamaciones sean liquidadas a comienzos de 2002.

Las 347 reclamaciones presentadas por el sector del turismo han sido evaluadas y 283 reclamaciones han sido liquidadas. Veintinueve reclamaciones han prescrito puesto que los demandantes no entablaron acción judicial dentro del plazo prescrito. Treinta y tres reclamaciones han sido rechazadas. Se ha informado a los Fondos que 15 demandantes, cuyas reclamaciones habían sido rechazadas, habían decidido retirar sus reclamaciones. Se espera que más demandantes retirarán sus reclamaciones rechazadas.

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 se indica debajo:

El propietario del buque y el UK Club han opinado que no está claro que no sea aplicable el

Convenio de Responsabilidad Civil de 1992. Han mantenido que no incumbía a los FIDAC decidir la cuestión, sino a los tribunales japoneses.

Los FIDAC han considerado claro, desde el punto de vista del derecho de tratados, así como en virtud de la legislación japonesa aplicable que da cumplimiento a los Convenios de 1969/1971 y los Convenios de 1992, que el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 no se aplica al caso del *Nakhodka*.

Nivel de los pagos

La cuantía total disponible en virtud de los Convenios del Fondo de 1971 y de 1992 es ¥23 164 515 000 (£121 millones).

Habida cuenta de la incertidumbre inicial 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 en un principio que los pagos a efectuar por las dos organizaciones se limitasen, 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/UK Club.

A la luz de las novedades respecto a la cuantía total de las reclamaciones, los Órganos Rectores de los Fondos decidieron en sus sesiones de abril de 2000 incrementar el nivel de los pagos de los FIDAC del 60% al 70% de la cuantía de los daños en efecto sufridos por los respectivos demandantes.

A consecuencia de las novedades, y tal como le autorizaran los Órganos Rectores, el Director decidió en enero de 2001 incrementar el nivel de los pagos del 70% al 80% de la cuantía de los daños sufridos en efecto por los distintos demandantes. El resultado de la decisión del Director fue que el Fondo de 1992 efectuó pagos adicionales por un total de ¥1 970 millones (£12 millones) en febrero y marzo de 2001.

	DEG
Propietario del buque conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1969	1 588 000
Fondo de 1971	58 412 000
Propietario del buque conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992	0
Fondo de 1992, superior a 60 millones de DEG	75 000 000
Total de indemnización disponible	135 000 000



Nakhodka: limpieza de playa

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 efectuada 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 resistir 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 sobre 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, inducidas por la distribución de la carga, a las que se añadieron elevados esfuerzos de carga dinámicas debido al mal tiempo, especialmente mar gruesa. La sección de proa del buque se aproximó entonces a un objeto semi-sumergido de grandes dimensiones, que se alega provocó nuevos elevados esfuerzos dinámicos. Según el informe ruso, los momentos y esfuerzos de flexión en aguas tranquilas se situaban dentro de los límites permisibles cuando el buque se hizo a la mar, pero se acercaban a los límites superiores. Los investigadores rusos sostienen que las fuerzas producidas por el tiempo tempestuoso, las condiciones en aguas tranquilas y el contacto con un supuesto objeto sumergido, al sumarse, causaron la sobrecarga y rotura de la estructura del buque.

Los expertos de los FIDAC han estudiado los informes japonés y ruso y han expresado la opinión de que el *Nakhodka* se encontraba en una condición de grave dilapidación. A juicio suyo, existían pruebas de grave desgaste de las barras de resistencia del casco y reparaciones insuficientes. Declararon que era 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 la presión en el buque, esto no hubiera afectado, en su opinión, a un buque bien conservado. Consideraban 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 apoyaba la opinión de los expertos de que el buque era innavigable. El *Nakhodka* experimentó mal tiempo pero, en su opinión, ese mal tiempo no es excepcional en la zona en enero. Los expertos opinaban también que el propietario del buque era o debía haber sido consciente de la condición efectiva de la estructura del casco.

Consideración de los Comités Ejecutivos sobre si entablar recursos

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 sobre la causa del siniestro. Los Comités compartían la opinión del Director de que el *Nakhodka* era innavigable en el momento del siniestro y que los defectos que ocasionaron que el buque fuese innavigable 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 innavigable, que el siniestro fue por tanto causado por la falta 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 Ejecutivos decidieron que si el propietario del buque, Prisco Traffic Limited, iniciaba proceso de limitación, los Fondos de 1971 y de 1992 debían oponerse a su derecho a limitar su responsabilidad.

Los Comités decidieron asimismo que los Fondos debían entablar recurso 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 Lloyd's Confidential Index hasta finales de 1996, e inscrita por separado 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 participación 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 UK Club. 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 £1,2 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 UK Club contiene una cláusula de 'pagar para ser pagado' (es decir que el Club está obligado a compensar al propietario del buque solamente por la indemnización efectivamente pagada por este último a terceros), y esta cláusula ha sido confirmada por los tribunales del Reino Unido. La asesoría jurídica brindada a los Fondos 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 UK Club.

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 papel especial 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 recuperación contra el Registro Ruso.

Se efectuaron reparaciones considerables en el *Nakhodka* en 1993 en un astillero de Singapur. Los Comités decidieron que la cuestión de si los Fondos de 1971 y de 1992 debieran entablar 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. A la luz de la asesoría de abogados y expertos de los Fondos, el Director decidió no entablar acción judicial contra el astillero.

Recursos entablados por los FIDAC

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

El propietario del buque ha informado a los FIDAC que impugna las conclusiones extraídas por los Fondos en cuanto a la condición del *Nakhodka*. El Registro Marítimo Ruso ha expresado su pesar de que los Comités Ejecutivos hayan concluido que el Registro no había logrado cerciorarse de que el *Nakhodka* cumpliera sus requisitos y que este fallo fuese causante del siniestro.

A fin de acelerar el proceso, el Gobierno japonés solicitó el 7 de agosto de 2001 al Tribunal de Distrito de Tokio que transfiriese la acción judicial del Gobierno contra Prisco y el UK Club al Tribunal de Distrito de Fukui. El primer juicio en el Tribunal de Distrito de Tokio se celebró el 5 de septiembre de 2001. El Tribunal pidió a las partes que aclarasen los principales contenciosos de la causa. El Tribunal indicó que la causa se transferiría al Tribunal de Distrito de Fukui si los principales contenciosos de esta causa eran casi los mismos que los de las causas en el Tribunal de Distrito de Fukui.

En el juicio, Prisco negó responsabilidad conforme a la Ley sobre indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos, por razón de que el siniestro fue causado principalmente por un fenómeno natural extraordinario. El UK Club adoptó la misma postura que Prisco en cuanto a la cuestión de la responsabilidad. Además, el Club se remitió a la cláusula de arbitraje del Reglamento del Club, que dispone que las controversias se decidan mediante arbitraje en Londres.

El primer juicio formal en el Tribunal de Distrito de Fukui se celebró el 19 de septiembre de 2001. El Tribunal invitó a las partes a procurar alcanzar soluciones extrajudiciales. A fin de evitar la duplicación de acciones, el Tribunal recomendó que los Fondos retirasen las contrademandas de éstos contra Prisco y el UK Club, o bien partes de las reclamaciones originales de los Fondos contra ellos. Como los Fondos ya han presentado alegatos en relación con las contrademandas, dichos Fondos no pueden retirar esas reclamaciones, y por consiguiente los Fondos retiraron partes de sus reclamaciones originales. Los Fondos han presentado alegatos al Tribunal de Distrito de Fukui sosteniendo que el siniestro fue causado porque el *Nakhodka* era innavegable y que el hecho de ser innavegable se debía a la falta concreta o culpa del propietario del buque.

El Registro Marítimo Ruso ha solicitado al Tribunal de Distrito de Fukui que desestimara las acciones contra el mismo por razón de que dicho Registro goza de inmunidad soberana.

Se ha tenido juicios mensuales en el Tribunal de Distrito de Tokio desde septiembre de 2001. A consecuencia de dichos juicios, parece poco probable que el Tribunal de Distrito de Tokio transfiera las acciones del Gobierno japonés contra Prisco y el UK Club al Tribunal de Distrito de Fukui. Por tal razón, el Director decidió en diciembre de 2001 intervenir en el proceso en el Tribunal de Distrito de Tokio para proteger los intereses de los Fondos.

Acciones judiciales de los demandantes

Prefecturas, pescadores pertenecientes a nueve Asociaciones Cooperativas de Pesca de Prefecturas, una piscifactoría, 318 demandantes del sector del turismo, seis fabricantes de dispersantes de petróleo, siete plantas de energía eléctrica y otros tres demandantes entablaron recursos en el Tribunal de Distrito de Fukui contra el propietario del buque, el UK Club y los FIDAC por reclamaciones de un total de ¥11 267 millones (£59 millones).

El Ministerio de Justicia japonés, actuando en nombre de cuatro Ministerios y Organismos Gubernamentales y el JMDPC, entabló recursos en el Tribunal de Distrito de Tokio contra el propietario del buque y el UK Club por ¥9 042 millones (£47 millones). Se han notificado estas acciones a los FIDAC.

Acciones judiciales del propietario del buque/UK Club

El propietario del buque y el UK Club entablaron acciones judiciales en el Tribunal de Distrito de Tokio contra los Fondos de 1971 y 1992 por ¥ 537 millones (£2,8 millones) respecto a sus derechos subrogados relativos a los pagos efectuados por ellos.

Los FIDAC presentaron alegatos de contestación contra estas acciones. Los Fondos han argumentado que las acciones deben desestimarse debido a que el propietario del buque no debería tener derecho a limitar su responsabilidad, ya que el siniestro fue resultado de su falta personal o culpa, y que en todo caso el propietario del buque no había comenzado proceso de limitación.

Reclamaciones relativas a la construcción y retirada de la calzada

Como se mencionó más arriba, la sección de la proa zozobrada del *Nakhodka*, en la que bien podría haber 2 800 toneladas de carga, encalló en las rocas a unos 200 metros de la costa. El propietario del buque contrató a una empresa japonesa de salvamento para extraer los hidrocarburos que había en la sección de proa, si bien las operaciones se vieron dificultadas por mares gruesas y condiciones atmosféricas adversas. Las autoridades japonesas se hicieron cargo de la operación, utilizando los servicios de dos empresas de salvamento. En estas operaciones de limpieza se retiraron unos 2 830 m³ de una mezcla de hidrocarburos y agua.

Temíéndose que las operaciones sobre el agua pudieran fracasar, dadas las difíciles condiciones climatológicas, las autoridades japonesas ordenaron la construcción de una calzada temporal que llegaba hasta la sección varada de la proa. La finalidad de la calzada era permitir que los camiones cisterna pudieran llegar por carretera hasta las cercanías del buque naufragado, facilitando así la extracción de los hidrocarburos.

La calzada se extendía a 175 metros desde la costa. En el extremo marino de la calzada se montó una grúa de gran envergadura, equipándola con un brazo de longitud suficiente para llegar a la sección de la proa. A pesar de las condiciones climatológicas reinantes, las operaciones sobre el agua tuvieron éxito y tan sólo fue necesario retirar por la calzada los últimos 380 m³ de la mezcla de hidrocarburos y agua. La

calzada fue posteriormente dismantelada y los materiales de construcción retirados del emplazamiento.

El JMDPC presentó reclamaciones por un total de ¥3 336 millones (£17,5 millones) en concepto de costos de la calzada. La mayor parte de los costos corresponden a la construcción y retirada de la propia calzada. Estas reclamaciones se han evaluado de acuerdo a los criterios de admisibilidad estipulados por las Asambleas, es decir, que la operación para construir la calzada fue una medida razonable desde el punto de vista técnico objetivo.

En las sesiones de junio de 2001 de los órganos rectores de los FIDAC, la delegación japonesa manifestó que las reclamaciones relativas a la calzada eran objeto de conversaciones entre los FIDAC, el asegurador del propietario del buque y el Gobierno japonés. Dicha delegación señaló que la Guardia Costera japonesa había tomado la decisión de construir la calzada después de tener en cuenta las condiciones atmosféricas impredecibles y rigurosas en el Mar del Japón en invierno y otras dificultades que se encontraron en ese entonces.

Varias delegaciones manifestaron que el asegurador del propietario del buque y los FIDAC no debían escatimar esfuerzos por liquidar estas reclamaciones y destacaron la importancia de que los FIDAC mantuviesen una actitud tolerante sobre reclamaciones de este tipo. Algunas delegaciones apuntaron también que la elevada cuantía de las reclamaciones no debía influir en el modo en que fuesen tratadas por los FIDAC, si bien los Fondos debían tener mucho cuidado en la evaluación de reclamaciones tan cuantiosas. Algunas delegaciones manifestaron que era importante para los FIDAC no considerar la construcción de la calzada como poco razonable, viendo las cosas en retrospectiva, ya que ello podría disuadir a las autoridades nacionales de adoptar medidas preventivas innovadoras en casos futuros.

Tuvieron lugar reuniones en septiembre y octubre de 2001 entre el Gobierno japonés, por una parte, y los FIDAC y el UK Club, por la otra. En dichas reuniones se discutieron en detalle los aspectos técnicos de las reclamaciones sobre la calzada. En las reuniones se abordó también la cuestión de si las reclamaciones cumplen los criterios de

admisibilidad estipulados por los órganos rectores de los FIDAC. Se han logrado progresos y se celebrarán nuevas discusiones.

Posible solución global

En sus sesiones de junio de 2001, los Órganos Rectores encargaron al Director que entablara discusiones con el Gobierno japonés, el propietario del buque y el UK Club sobre todas las reclamaciones y cuestiones pendientes y que estudiara las posibilidades de alcanzar una solución global de todas las cuestiones pendientes. La delegación japonesa indicó que si se pudieran resolver las cuestiones pendientes de forma satisfactoria para todas las partes interesadas, esto podría conducir a una liquidación global anticipada.

Los Órganos Rectores abordaron de nuevo la cuestión de una solución global en sus sesiones de octubre de 2001. Señalaron que el UK Club y los FIDAC habían mantenido deliberaciones sobre las posibilidades de alcanzar una solución global, y que continuarían estas deliberaciones. Se señaló además que el Director y el UK Club habían acordado que los objetivos de todo acuerdo global serían el pago íntegro de todas las reclamaciones admisibles, la recuperación por los FIDAC de una cuantía razonable de la indemnización abonada por ellos y la terminación de todos los litigios.

Varias delegaciones apoyaron la idea de alcanzar una solución global e hicieron hincapié en la necesidad de flexibilidad, pragmatismo y transparencia. Tales delegaciones acordaron que era demasiado pronto para autorizar al Director a concluir un acuerdo a este respecto o para que los Órganos Rectores examinaran las cuantías de liquidación.

Se encargó al Director que siguiera estudiando las posibilidades de alcanzar un acuerdo con respecto a todas las cuestiones pendientes, incluidas las relacionadas con las diversas acciones de recursos.

13.12 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 en efecto 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.

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 se fusionaron a la compañía tenedora, PDVSA.

Reclamaciones de indemnización

Al 31 de diciembre de 2001, se habían presentado 214 reclamaciones de indemnización por un total de Bs15 000 millones (£14 millones) y US\$25 millones (£17 millones) al asegurador del propietario del buque, Assuranceföreningen Gard (Gard Club), y al Fondo de 1971. Estas reclamaciones se relacionan con el costo de las operaciones de limpieza, eliminación de la arena oleosa, daños materiales (redes, embarcaciones y motores fuera de borda), pérdidas sufridas por los pescadores, transportistas de pescado, elaboradores de camarones y empresas del sector de turismo. Se han aprobado reclamaciones por un total de Bs3 751 millones (£3,6 millones) más US\$16 millones (£10,7 millones). El Gard Club ha pagado Bs1 261 millones (£1,8 millones) más US\$4 millones (£2,7 millones). El Fondo de 1971 ha pagado US\$2,4 millones (£1,6 millones) a pescadores y elaboradores de pescado.

Las reclamaciones derivadas del siniestro del *Nissos Amorgos* prescribieron el 28 de febrero de 2000, o poco después de esta fecha.

Procesos judiciales

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

Procesos penales

El Tribunal de lo Penal de Cabimas llevó a cabo una investigación sobre la causa del siniestro para determinar si alguien había incurrido en responsabilidad penal a consecuencia de dicho siniestro. Como resultado de esta investigación se

ha incoado un proceso penal contra el capitán. En su alegato al Tribunal de lo Penal de Cabimas, el capitán sostuvo que los daños fueron causados en gran parte por negligencia imputable a la República de Venezuela.

El Fondo de 1971 presentó alegatos al Tribunal manteniendo que los daños habían sido causados principalmente por negligencia imputable a la República de Venezuela.

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

El Fondo de 1971 presentó alegatos al Tribunal de Apelación arguyendo que las pruebas presentadas no habían sido suficientemente consideradas por el Tribunal.

En una decisión dictada en septiembre de 2000, el Tribunal de Apelación decidió no considerar la apelación y ordenar al Tribunal de Cabimas que enviase el expediente al Tribunal Supremo, debido al hecho de que dicho Tribunal Supremo estaba estudiando una solicitud de 'avocamiento' (véase más adelante). La decisión del Tribunal de Apelación parece implicar que la sentencia del Tribunal de lo Penal de Cabimas es nula y sin valor.

Procesos civiles

Las reclamaciones de seis compañías de elaboración de camarones y 2 000 pescadores se liquidaron en diciembre de 2000 y a consecuencia de ello varias reclamaciones de indemnización fueron retiradas de los procesos judiciales. A continuación se presenta la situación actual respecto a las reclamaciones pendientes en los procesos civiles entablados en los diversos tribunales de Venezuela.

República de Venezuela

La República de Venezuela presentó una reclamación por daños de contaminación por US\$60 millones (£41,2 millones) contra el capitán, el propietario del buque y el Gard Club en el Tribunal de lo Penal de Cabimas. La reclamación se basa en una carta del Ministerio del Medio Ambiente y Recursos Naturales

Renovables de Venezuela, que daba detalles de la cuantía de indemnización supuestamente pagadera a la República de Venezuela respecto a la 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 restablecer 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 Gard Club presentaron al Tribunal un informe preparado por sus expertos sobre los diversos elementos de la reclamación de la República de Venezuela, que concluyó que esta reclamación carecía de fundamento.

A petición del propietario del buque, el Gard Club y el Fondo de 1971, el Tribunal de lo Penal nombró un grupo de tres expertos para asesorar al Tribunal sobre los fundamentos técnicos de la reclamación presentada por la República de Venezuela. En su informe presentado en 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.

La República de Venezuela presentó también una reclamación contra el propietario del buque, el capitán del *Nissos Amorgos* y el Gard Club ante el Tribunal de lo Civil de Caracas por una cuantía estimada en US\$20 millones (£13,7 millones), posteriormente incrementada a US\$60 millones (£41,2 millones). Al parecer esta reclamación se relaciona con las mismas cuatro categorías de daños de la reclamación en el Tribunal de lo Penal de Cabimas.

ICLAM

En marzo de 1998, la República de Venezuela presentó una reclamación en nombre del Instituto para el Control y la Conservación de la Cuenca del Lago de Maracaibo (ICLAM) en el Tribunal de lo Penal de Cabimas relativa al costo para vigilar las operaciones de limpieza, que incluye el muestreo y análisis del agua, los sedimentos y la fauna y flora marinas. Se ha presentado la misma reclamación ante el Tribunal de lo Civil de Maracaibo.

El Comité Ejecutivo consideró en febrero de 1999 que los trabajos emprendidos por el ICLAM formaban parte importante de medidas preventivas prudentes y razonables, y que por lo tanto era admisible la reclamación por los costos, evaluada por los expertos contratados por el Gard Club y el Fondo de 1971 en Bs61,1 millones (£56 000). En septiembre de 1999, el Fondo de 1971 pagó al ICLAM Bs15 268 867 (£16 000), es decir el 25% de la cuantía de liquidación. El Fondo de 1971 ha ofrecido efectuar otro pago al ICLAM a consecuencia del aumento del nivel de los pagos hasta el 40% mencionado más adelante. Esta oferta está siendo estudiada por el ICLAM.

Elaboradores de pescado y marisco

Dos compañías de elaboración de pescado y marisco presentaron una reclamación de US\$20 millones (£13,7 millones) en el Tribunal Supremo contra el Fondo de 1971 y, subsidiariamente, contra el Instituto Nacional de Canalizaciones (INC). La reclamación se relaciona, entre otras cosas, con la pérdida de ingresos de los mercados nacional y de exportación. No se han presentado pruebas en apoyo de la reclamación. El Tribunal Supremo actuaría en este caso como tribunal de primera y última instancia.

En abril de 2001 una tercera compañía de elaboración de pescado y marisco presentó una reclamación de US\$10 millones (£6,8 millones) en el Tribunal Supremo solicitando que se permitiese a la compañía entrar como tercero en el proceso incoado por las dos primeras compañías de elaboración ante el Tribunal Supremo.

FETRAPESCA

En noviembre de 2000 un sindicato de pescadores, FETRAPESCA, retiró sus reclamaciones de los Tribunales de Cabimas y Caracas. Cuatro expertos empleados por el Tribunal de lo Civil de Caracas a petición de FETRAPESCA se han opuesto a la retirada de la acción porque sus honorarios y gastos no han sido pagados. Estos expertos han presentado asimismo una solicitud de terceros en la que pedían al Tribunal Supremo que declarase que el Fondo de 1971 debería abonar sus honorarios y gastos de Bs100 millones (£91 000).

Antiguos abogados de la República de Venezuela

Tres abogados contratados antes por la República de Venezuela para presentar su reclamación en el Tribunal de lo Civil de Caracas han presentado una reclamación contra la República ante el Tribunal Supremo solicitando el pago de sus honorarios por la cuantía de Bs440 millones (£400 000). Los poderes notariales otorgados por la República a estos tres abogados fueron cancelados el 9 de junio de 1997. En los alegatos, los antiguos abogados de la República de Venezuela manifestaron que el Tribunal Supremo no debía aceptar la retirada de la reclamación por la República hasta que sus honorarios y gastos hubiesen sido abonados por los demandantes o los demandados de aquella reclamación. Cabe observar que la reclamación de la República fue hecha contra el Fondo de 1971 entre otros.

PDVSA

Petróleos de Venezuela SA (PDVSA), la compañía nacional de petróleo, presentó una reclamación de Bs3 814 millones (£3,5 millones) en el Tribunal de lo Civil de Maracaibo para recuperar los costos incurridos durante las operaciones de limpieza y la eliminación de la arena oleosa, además de los ya acordados a través de la Agencia de Reclamaciones en Maracaibo. La reclamación total por el costo de las operaciones de limpieza ha sido acordada en US\$7,1 millones (£4,9 millones) y por la eliminación de la arena oleosa en US\$1,3 millones (£893 000). Se espera en un futuro próximo la retirada de la acción judicial.

Propietario del buque y Gard Club

El propietario del buque y el Gard Club presentaron una acción judicial contra el Fondo de 1971 ante el Tribunal de lo Penal respecto a dos reclamaciones. La primera reclamación por una cuantía de Bs1 219 millones (£1,1 millones) es por subrogación de los derechos de los demandantes a los que el propietario del buque y el Club han pagado indemnización. La segunda reclamación es por una cuantía de Bs3 473 millones (£3,2 millones) para recuperar las cuantías pagadas a consecuencia del siniestro si el propietario del buque es plenamente exonerado de la responsabilidad que le incumbe conforme al Artículo III.2 c) del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 o bien, de modo alternativo, por una cuantía de Bs862 millones (£782 000) por compensación conforme al Artículo 5.1 del Convenio del Fondo de 1971.

Tribunal Supremo: solicitud de 'avocamiento'

En virtud del derecho venezolano, en circunstancias excepcionales el Tribunal Supremo puede asumir jurisdicción, 'avocamiento', y decidir sobre los méritos 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.

En mayo de 1999 dos solicitudes independientes de 'avocamiento' fueron presentadas por dos elaboradores de pescado y por FETRAPESCA ante el Tribunal Supremo. El propietario del buque y el Gard Club se opusieron a estas dos solicitudes. El Fondo de 1971 también estaba disconforme con las solicitudes porque las circunstancias en que se basaban dichas solicitudes no eran excepcionales y porque la razón de las solicitudes 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 apelación.

En julio de 1999, el Tribunal Supremo desestimó una de las solicitudes de 'avocamiento', a saber la de los dos elaboradores de pescado.

En cuanto a la otra solicitud de 'avocamiento' cursada por FETRAPESCA, en febrero de 2000 el Tribunal Supremo ordenó al Tribunal de lo Penal de Cabimas y al Tribunal de lo Civil de Caracas que enviasen al Tribunal Supremo todos los expedientes.

Como el procedimiento de 'avocamiento' tiene dos fases, a saber la entrega de los expedientes al Tribunal Supremo y luego la decisión de otorgar o denegar el 'avocamiento', el propietario del buque, el Gard Club y el Fondo de 1971 solicitaron al Tribunal Supremo que aclarase si

dicho Tribunal Supremo había otorgado en efecto el 'avocamiento' respecto a la solicitud de FETRAPESCA.

En decisión del 29 de febrero de 2000, el Tribunal Supremo hizo constar que en su decisión previa dicho Tribunal había considerado admisible la solicitud de FETRAPESCA solamente desde el punto de vista de procedimiento, y que la decisión sobre el propio 'avocamiento' sería adoptada una vez examinados los expedientes. El Tribunal no ha dictado una decisión a este respecto.

El 30 de noviembre de 2000 FETRAPESCA retiró la solicitud de 'avocamiento' cursada ante el Tribunal Supremo. Sin embargo, el Tribunal aún no ha aceptado la retirada.

Nivel de los 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 Gard Club y el Fondo. En marzo de 2001 el Consejo Administrativo elevó el nivel de los pagos al 40%. Además autorizó al Director a elevar el nivel de los pagos del Fondo de 1971 al 70% cuando el riesgo total del Fondo de 1971 respecto al siniestro fuese inferior a US\$100 millones. El Consejo autorizó además al Director a elevar los pagos hasta una cifra comprendida entre el 40% y 70% si, y en la medida en que, las acciones retiradas de los tribunales lo permitiesen. No obstante, no ha habido suficientes novedades que permitan al Director elevar el nivel de los pagos.

Causa del siniestro y cuestiones afines

Como se ha mencionado arriba, el Tribunal de lo 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 propietario del buque y el Gard Club 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 de 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.

El propietario del buque y el Gard Club 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.2 c) del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969, debido a que los daños fueron causados enteramente por la negligencia 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 Gard Club han expresado asimismo la opinión de que en principio la cuestión de la exoneración conforme al Artículo III.2 c) no debería afectar a los demandantes en Venezuela, en cuanto que, si el propietario del buque quedase exonerado, las reclamaciones serían pagadas por el Fondo de 1971. El propietario del buque y el Gard Club han acordado, por consiguiente, efectuar pagos de indemnización sin invocar contra los demandantes el motivo de la exoneración que consta en el Artículo III.2 c), 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 Gard Club 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 en gran parte 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 las pruebas facilitadas por el propietario del buque y el Gard Club, que

parecen confirmar 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 existen 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. Sin embargo, sobre la base de las pruebas facilitadas al Fondo de 1971 hasta ahora, el Director ha manifestado que 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 en virtud del Artículo III.2 c) del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969.

En octubre de 1999 el Comité Ejecutivo encargó al Director que investigase más a fondo estas cuestiones en colaboración con el propietario del buque/Gard Club en la medida en que no hubiese conflicto de interés entre ellos y el Fondo. El Comité Ejecutivo también encargó al Director que suscitase la defensa de la negligencia contributiva contra la reclamación presentada por el Gobierno venezolano, si esto fuese necesario para proteger los intereses del Fondo de 1971.

En la sesión de junio de 2001 del Consejo Administrativo, la delegación venezolana manifestó que, después del siniestro del *Nissos Amorgos*, el INC había efectuado un reconocimiento del canal, que indicaba que las condiciones eran favorables a la navegación. Se mencionó que la República de Venezuela también había investigado las circunstancias del siniestro, y que los resultados de esta investigación confirmaban las conclusiones del estudio efectuado por el INC de que el canal estaba en perfectas condiciones para la navegación. Aquella delegación manifestó que el INC pondría a disposición del Fondo de 1971 la documentación técnica sobre las condiciones del canal que había sido presentada al Tribunal Supremo, a fin de que el Fondo pudiera adoptar una decisión basada en los hechos del caso.

En septiembre de 2001, el INC presentó al Fondo de 1971 documentación técnica sustancial sobre las condiciones del canal para la navegación. Esta

documentación está siendo examinada por el Fondo de 1971.

En la sesión de octubre de 2001 del Consejo Administrativo, la delegación venezolana manifestó que la República de Venezuela había formulado varias propuestas al propietario del buque y al Gard Club a fin de llegar a un acuerdo y poder retirar la reclamación de la República de Venezuela en el Tribunal de lo Civil de Caracas, de modo que se pudiera aumentar el nivel de los pagos. La delegación afirmó que el personal técnico del INC había estado presente en las negociaciones para facilitar su aporte experto sobre el dragado y otras cuestiones afines. Asimismo afirmó que, desde su construcción en 1948, más de 150 000 petroleros habían pasado por el Canal de Maracaibo sin incidentes y que el *Nissos Amorgos* había encallado fuera del canal.

El Gard Club manifestó que las cuestiones de la investigación sobre la causa del siniestro y la retirada de una de las reclamaciones por la República de Venezuela estaban conectadas entre sí. El Gard Club se refirió al hecho de que el Gobierno venezolano había insistido que, como condición de la retirada de la reclamación duplicada del gobierno, el propietario del buque/Gard Club debían renunciar a cualquier reclamación contra la República de Venezuela derivada del siniestro. El

Gard Club mencionó que el propietario del buque y el Club adoptaron la postura de que, basándose en las pruebas que habían visto hasta la fecha, contaban con una legítima reclamación por vía de recurso, y que era apropiado que se preservasen todos los derechos de recurso en potencia. Se manifestó asimismo que el propietario del buque y el Club apoyaban totalmente el objetivo de eliminar reclamaciones duplicadas, a fin de permitir un aumento del nivel de los pagos a las partes con reclamaciones legítimas, y que permanecían dispuestos a ejecutar cualquier documentación formal que fuese razonablemente necesaria para permitir al gobierno completar la retirada de una de sus acciones duplicadas.

Resumen de las reclamaciones pendientes ante los tribunales venezolanos

Tras la retirada de una serie de acciones judiciales, quedan pendientes en los tribunales las reclamaciones siguientes:

- a) República de Venezuela;
 - i) en el Tribunal de lo Penal de Cabimas por US\$60 millones (£41,2 millones);
 - ii) en el Tribunal de lo Civil de Caracas por la misma cuantía;
- b) tres compañías de elaboradores de pescado y marisco en el Tribunal Supremo por US\$30 millones (£20,6 millones);



Nissos Amorgos: recuperación de hidrocarburos hundidos frente a la costa

- c) cuatro expertos contratados por FETRAPESCA en el Tribunal Supremo por honorarios de Bs100 millones (£91 000);
- d) tres abogados contra la República de Venezuela por honorarios de Bs440 millones (£400 000);
- e) PDVSA en el Tribunal de lo Civil de Maracaibo por Bs3 314 millones (£3 millones);
- f) ICLAM;
 - i) en el Tribunal de lo Penal de Cabimas por Bs57,7 millones (£52 000);
 - ii) en el Tribunal de lo Civil de Maracaibo por la misma cuantía;
- g) el propietario del buque y el Gard Club por Bs1 219 millones (£1,1 millones) y Bs3 473 millones (£3,2 millones).

13.13 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. Los hidrocarburos procedentes del *Osung N°3* alcanzaron el mar adyacente a la isla de Tsushima en Japón el 7 de abril de 1997.

Extracción de hidrocarburos de los restos del naufragio

Las operaciones para extraer los hidrocarburos del *Osung N°3* se llevaron a cabo del 2 de septiembre al 9 de noviembre de 1998 en virtud de un contrato entre la Korean Marine Pollution Response Corporation (KMPRC) y una compañía de salvamento holandesa. Se había estimado que los restos del buque naufragado contenían unas 1 400 toneladas de hidrocarburos en los tanques, pero solo se recuperaron 27 m³.

Reclamaciones de indemnización

La KMPRC presentó reclamaciones de indemnización en relación con la operación de extracción de hidrocarburos. Estas reclamaciones fueron liquidadas en un total de Won 6 739 millones (£3,2 millones) y fueron abonadas íntegramente por el Fondo de 1971.

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 (£645 000) fueron liquidadas en Won 935 millones (£597 000).

Siete reclamaciones por un total de ¥732 millones (£4,3 millones) fueron presentadas por operaciones de limpieza efectuadas en Japón. Seis de estas reclamaciones, por ¥681 millones (£4 millones), fueron liquidadas en ¥609 millones (3,6 millones).

La reclamación restante por ¥51 millones (£300 000) fue presentada por las Fuerzas de Autodefensa del Japón (JSDF). El Fondo de 1971 evaluó esta reclamación en ¥47,5 millones (£280 000). El Fondo de 1971 rechazó ciertos puntos, pues no había considerado razonable que las JSDF efectuaran un reconocimiento aéreo regular de los hidrocarburos en las costas. El Fondo consideró también que había sido innecesario que las Fuerzas de Autodefensa Marítima utilizaran navíos para buscar hidrocarburos en la superficie del mar cuando el Organismo de Seguridad Marítima había estado facilitando reconocimiento aéreo.

Las JSDF entablaron acción judicial contra el Fondo de 1971. En diciembre de 2000 el Tribunal dictó sentencia aceptando la reclamación formulada por las JSDF. El Tribunal consideró que el reconocimiento aéreo llevado a cabo por las JSDF era razonable, a fin de permitir a dichas JSDF llevar a cabo una limpieza rápida y eficiente. El Fondo 1971 decidió no apelar contra la sentencia, ya que era poco probable que un Tribunal de Apelación desechase la evaluación del Tribunal de primera instancia en cuanto a los hechos, y teniendo en cuenta la pequeña cuantía en litigio. La cuantía adjudicada por el Tribunal se abonará a las JSDF a principios de 2001.

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 (£1,2 millones).

Procedimiento 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 (£670 000) por siniestro.

En febrero de 2001 el propietario del buque estableció el fondo de limitación conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 ante el tribunal competente en la cuantía de Won 153 millones (£87 000).

En noviembre de 2001 el Fondo de 1971 pagó al asegurador de la responsabilidad del propietario del buque Won 38 millones (£20 500) en concepto de indemnización conforme al Artículo 5.1 del Convenio del Fondo de 1971.

13.14 KATJA

(Francia, 7 de agosto de 1997)

El buque tanque *Katja* matriculado en Bahamas (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. La limpieza de las playas fue organizada por las autoridades municipales. Se prohibieron los baños y los deportes náuticos por poco tiempo (uno o dos días) mientras tanto 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.

La cuantía de limitación aplicable al *Katja* de conformidad con el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 se calcula en FFr48 millones (£4,5 millones).

Una reclamación presentada por el Gobierno francés por costos de limpieza fue liquidada en julio de 2000 en FFr1 356 075 (£127 000). Otras reclamaciones relativas a limpieza, daños materiales y pérdida de ingresos en el sector de la pesca fueron liquidadas en un total de FFr14,9 millones (£1,4 millones).

Se han entablado acciones judiciales contra el propietario del buque, su asegurador P & I y el Fondo de 1971 relativas a reclamaciones por el costo de las operaciones de limpieza incurrido por las autoridades regionales y locales, daños materiales y pérdida de ingresos en el sector de la pesca por un total de FFr9 millones (£840 000).

Otras reclamaciones han prescrito el 7 de agosto de 2000, o poco después de esta fecha.

Es prácticamente seguro que todas las reclamaciones serán liquidadas en una cuantía inferior a la cuantía de limitación aplicable al *Katja* conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1969. Es poco probable, por consiguiente, que se requiera al Fondo de 1971 para que efectúe pagos en este caso.

13.15 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 su carga. 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.

Impacto del derrame

Los hidrocarburos derramados afectaron al principio a las aguas y algunas islas del sur de Singapur, pero posteriormente manchas de hidrocarburos fueron a la deriva a las aguas malasia 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 respuesta 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. Se desplegó equipo de limpieza propiedad de la East Asia Response Ltd (EARL) y la Petroleum Association of Japan (PAJ) así como de recursos de respuesta de la industria local y comercialmente disponibles.

Malasia

El Departamento de Marina de Malasia emprendió un reconocimiento aéreo y naval y colocó equipo en reserva 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 del distrito de la Provincia de Selangor organizaron la extracción manual de hidrocarburos y material oleoso de las orillas arenosas. Se dejó que se recuperasen de modo natural los manglares contaminados.

Numerosas piscifactorías se sitúan 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 jaulas con barreras protectoras contra los hidrocarburos flotantes, empleando recursos disponibles localmente. Sólo muy pocas manchas de hidrocarburos endurecidos por la intemperie alcanzaron las piscifactorías en algunos lugares.

Algunos pescadores experimentaron la contaminación de sus barcos, redes y maromas.

Indonesia

Existe sólo mínima información sobre operaciones de limpieza en Indonesia. Pero se alega que quedaron contaminados manglares y orillas.

Reclamaciones de indemnización

Singapur

Organismos públicos 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) pero dichas reclamaciones fueron posteriormente reducidas a S\$3,1 millones (£1,2 millones). Contratistas designados por la MPA han presentado reclamaciones por un total de S\$12,8 millones (£4,8 millones). El asegurador del propietario del buque, la United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association Ltd (UK Club), ha efectuado un pago provisional a las autoridades de Singapur de S\$500 000 (£190 000). El UK Club ha informado al Fondo de 1971 que estas reclamaciones serán liquidadas en breve.

El UK Club ha liquidado reclamaciones de contratistas de limpieza designados por el Club en nombre del propietario del buque que ascendían a unos S\$4 millones (£1,5 millones).

El UK Club ha recibido una reclamación de otro contratista por operaciones de limpieza de US\$5,3 millones (£3,6 millones).

Las reclamaciones por daños materiales suman un total de S\$1,8 millones (£670 000). Comprenden reclamaciones por la limpieza de varios cascos de buques contaminados por hidrocarburos que escaparon del *Evoikos*. Dos compañías promotoras de una isla han presentado reclamaciones por un total de S\$948 000 (£353 000) por los costos de operaciones de limpieza en la isla. Tres reclamaciones por la limpieza de cascos de buques fueron liquidadas y pagadas por el UK Club en US\$67 000 (£47 800).

El propietario del buque y el UK Club han indicado que podrían alegar que las operaciones llevadas a cabo en aguas de Singapur (o al menos parte de las mismas) se emprendieron para prevenir o reducir al mínimo los daños debidos a contaminación en Malasia o Indonesia, y que por consiguiente los costos asociados 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. El Comité Ejecutivo ha adoptado la opinión de que era prematuro para el Fondo adoptar una postura sobre estas cuestiones.

Malasia

Las reclamaciones por costos de limpieza eran en total RM 1,7 millones (£306 000). El UK Club ha liquidado estas reclamaciones en RM 1,4 millones (£251 000). Las reclamaciones de la pesca que ascienden a un total de RM 1,8 millones (£318 000) han sido liquidadas en RM 1,2 millones (£207 000). No hay más reclamaciones en Malasia.

En octubre de 2000 el propietario del buque y el UK Club incoaron un proceso contra el Fondo de 1971 en Malasia. Esta acción fue suspendida en julio de 2001 por consentimiento mutuo.

Indonesia

Las autoridades indonesias han presentado una reclamación al propietario del buque y el UK Club por US\$3,4 millones (£2,3 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 UK Club a facilitar más documentación. Esta reclamación ha sido presentada en el proceso de limitación en Singapur.

Dada la escasez de información disponible respecto a la reclamación de las autoridades indonesias, el Fondo de 1971 no ha podido expresar opinión alguna acerca de su admisibilidad. Sin embargo, el Fondo ha expresado la opinión de que parece que las cuantías reclamadas conforme a los puntos relativos a la contaminación de manglares y la contaminación de la arena se basan en cálculos abstractos y que estos puntos son, por consiguiente, inadmisibles.

En octubre de 2000 el propietario del buque y el UK Club comenzaron un proceso judicial en Indonesia contra el Fondo de 1971, reclamando £50 000 cada uno al Fondo. En diciembre de 2001 el propietario del buque y el UK Club solicitaron al Tribunal que interrumpiese el proceso en

Indonesia. El 4 de diciembre de 2001, el Tribunal decidió que se interrumpiese el proceso.

En octubre de 2000 el propietario del buque y el UK Club comenzaron un proceso judicial en Londres contra el Fondo de 1971 para impedir que prescribiesen las reclamaciones contra el Fondo de 1971. En opinión del Fondo, este proceso judicial no era necesario, ya que el procedimiento judicial fue iniciado en Malasia.

Procedimiento 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 (£7,7 millones).

Pagos del Fondo de 1971

En vista de la incertidumbre en cuanto a la cuantía total de las reclamaciones, el Consejo Administrativo confirmó en octubre de 2001 sus decisiones en sesiones anteriores en el sentido de que, por el momento, no se autorizase al Director a efectuar pagos de reclamaciones.



Evoikos: protección de las piscifactorías

13.16 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 una cantidad de fueloil intermedio estimada en 8 000 toneladas. Según informes, la gabarra se había anegado durante mar gruesa y fuertes vientos 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.

La gabarra fue finalmente puesta a flote el 4 de febrero de 1998 y fue remolcada al puerto de Hamriyah. Una vez extraídos los residuos de hidrocarburos, la gabarra fue remolcada al mar y hundida intencionadamente.

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* estaba matriculado en Abu Dhabi y era 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.

Operaciones de limpieza

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

El Organismo Federal del Medio Ambiente (FEA) coordinó la actividad de respuesta al derrame, con apoyo del Servicio de Fronteras y Guardacostas y las autoridades municipales. Las operaciones de limpieza en tierra fueron llevadas a cabo 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.

Aplicabilidad 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 en efecto transportaba hidrocarburos a granel como carga de un lugar a otro.

Reclamaciones de indemnización

Reclamaciones liquidadas

Al 31 de diciembre de 2001 se habían liquidado reclamaciones por un total de Dhr 7,4 millones (£1,4 millones) respecto a operaciones de limpieza y medidas preventivas en un total de Dhr 6,3 millones (£1,2 millones). El Fondo de 1971 ha pagado un total de Dhr 4,8 millones (£900 000), correspondientes al 75% de las cuantías de liquidación.

Reclamaciones pendientes

En mayo de 2000 el municipio de Umm Al Quwain presentó reclamaciones contra el Fondo de 1971 por un total de Dhr 199 millones (£37 millones) en nombre de pescadores, propietarios de hoteles turísticos, dueños de propiedad privada, un centro de investigación marina y el propio municipio. Estas reclamaciones son respecto a pérdidas económicas en los sectores de pesca y turismo (Dhr 11,1 millones (£2,1 millones)), daños materiales (Dhr 7 millones (£1,3 millones)), costos de limpieza (Dhr 19,7 millones (£3,7 millones)) y daños al medio ambiente (Dhr 161 millones (£30,1 millones)). Se facilitó poca o ninguna documentación en apoyo de las reclamaciones, y las cuantías involucradas parecían basarse en estimaciones. La reclamación por daños al medio ambiente se refería a las supuestas pérdidas de poblaciones de peces y otros recursos marinos, incluidos los manglares, y parecía basarse en modelos teóricos.

El Fondo de 1971 informó al municipio de Umm Al Quwain que las reclamaciones con respecto a daños materiales y pérdidas económicas en efecto sufridas eran admisibles en principio, pero que se requería considerable documentación de apoyo antes de que el Fondo pudiese evaluar las reclamaciones. El Fondo de 1971 señaló también

que las reclamaciones por daños al medio ambiente basadas en modelos teóricos no eran admisibles.

En septiembre de 2000, mucho antes de expirar el plazo de prescripción de tres años, el municipio de Umm Al Quwain entabló acción judicial contra el propietario del remolcador y el propietario de la carga a bordo del *Pontoon 300* en el tribunal de Umm Al Quwain respecto a sus reclamaciones. El Fondo de 1971 no fue citado como demandado en el proceso, ni se le notificaron formalmente las actuaciones. Con todo, los demandantes pidieron que el Tribunal notificase al Fondo de 1971 mediante los canales diplomáticos conforme al Artículo 7.6 del Convenio del Fondo de 1971 y a través del Ministerio de Justicia conforme a la ley de Procesos Civiles de los Emiratos Árabes Unidos.

En junio de 2001 el Consejo Administrativo consideró la cuestión de si habían prescrito las reclamaciones del municipio de Umm Al Quwain. Conforme al Artículo 6 del Convenio del Fondo de 1971, los derechos a la indemnización del Fondo de 1971 se extinguen a menos que se entable una acción judicial contra el Fondo en virtud del Convenio, o se haya notificado al Fondo conforme al Artículo 7.6 del Convenio de una acción judicial contra el propietario del buque o su asegurador conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1969, dentro de los tres años siguientes a la fecha en que ocurrieron los daños. No obstante, la notificación conforme al Artículo 7.6 puede darse solamente respecto a acciones contra el propietario del buque responsable en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 o su asegurador. Las acciones contra otras partes quedarían fuera de ese Convenio. Como ninguno de los demandados que figuran en la lista de la orden judicial del municipio era el propietario del *Pontoon 300* o su asegurador, el Fondo de 1971 consideró que la acción no se podía basar en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 y que no era aplicable el Artículo 7.6 del Convenio del Fondo.

Las reclamaciones contra el Fondo de 1971 prescribieron el 8 de enero de 2001 o en torno a esa fecha, en la que el municipio de Umm Al Quwain no había tomado las medidas estipuladas en el Convenio del Fondo de 1971 para impedir que prescribieran las reclamaciones. No obstante, los abogados de los EAU contratados por el Fondo de 1971 llamaron la atención sobre el hecho de que,

conforme a la ley procesal de los EAU, no existe distinción legal entre un verdadero demandado y una parte notificada, y que el Tribunal podría identificar y confirmar al Fondo de 1971 como demandado más bien que parte notificada para sortear el problema. Es más, como la orden judicial del municipio fue presentada al Tribunal antes del plazo de prescripción de tres años, los abogados del Fondo creían que se podría considerar suficiente por el Tribunal para impedir que prescribiera la reclamación del municipio.

Varias delegaciones manifestaron que la cuestión de la prescripción era importante y que el Fondo de 1971 debía mantener su política de que las disposiciones sobre la prescripción han de observarse estrictamente en el Fondo de 1971. La delegación de los EAU manifestó que, en virtud de la ley de los Emiratos, los tratados internacionales tienen precedencia sobre la ley nacional, y que la cuestión de la prescripción debía decidirse de conformidad con los Convenios.

En diciembre de 2000 el Ministerio de Agricultura y Pesca de Umm Al Quwain se unió a la actuación judicial del municipio de Umm Al Quwain como codemandante, reclamando Dhr 6,4 millones (£1,2 millones), que correspondían a la reclamación del centro de investigación de recursos marinos incluida en la reclamación del municipio. No obstante, el Ministerio también se unió al Fondo de 1971 como codemandado en su actuación. Si bien dicha actuación no se había notificado al Fondo de 1971, el Consejo Administrativo decidió que esta reclamación no había prescrito, puesto que el Fondo había comparecido en calidad de demandado en la actuación antes de expirar el plazo de prescripción de tres años.

El Consejo Administrativo consideró también la cuestión de la competencia del municipio de Umm Al Quwain y del Ministerio de Agricultura y Pesca para demandar con respecto a los supuestos daños abarcados por las reclamaciones, puesto que ninguno de ellos tenía derecho alguno a reclamar contra el Fondo de 1971 o cualquier otro en nombre de cualesquiera otras partes, a menos que les fuese otorgado poder notarial u otra autoridad legal por el individuo o entidad que había sufrido la pérdida supuesta. No obstante, se observó que el Ministerio y el municipio todavía podían presentar documentos que indicasen que estaban facultados para representar a las víctimas en cuestión.

En un juicio en septiembre de 2001 los abogados del Fondo de 1971 presentaron un memorando al Tribunal de Umm Al Quwain negando la validez de la cesión de derechos autorizando al municipio de Umm al Quwain y al Ministerio de Agricultura y Pesca a actuar en nombre de las diversas partes que se suponía habían sufrido pérdidas. Los abogados del Fondo presentaron además alegatos en el juicio, manteniendo que las reclamaciones presentadas por el municipio de Umm Al Quwain habían prescrito.

Nuevos alegatos fueron presentados por todas las partes en juicios posteriores en octubre y noviembre de 2001. En diciembre de 2001 el Tribunal de Umm Al Quwain dictó sentencia preliminar en la que decidió remitir la cuestión a un grupo de expertos experimentados en contaminación por hidrocarburos y el medio ambiente, que serían designados por el Ministerio de Justicia de los EAU. El Tribunal decidió además combinar todos los alegatos relativos a cuestiones de jurisdicción, prescripción y derecho a demandar, y revisarlos una vez que los expertos hubiesen presentado su informe.

En un juicio el 29 de diciembre de 2001 el Tribunal decidió, a solicitud del Fondo de 1971, posponer el proceso para permitir al Fondo considerar más a fondo la cuestión de la designación de expertos.

Nivel de pagos del Fondo de 1971

La cuantía máxima de indemnización disponible conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 y el Convenio del Fondo de 1971 es 60 millones de DEG (£51,9 millones).

El Comité Ejecutivo había decidido antes, en vista de la incertidumbre respecto a la cuantía total de las reclamaciones de indemnización, que los pagos del Fondo de 1971 se limitasen al 75% de la pérdida o daños efectivamente sufridos por cada demandante.

La cuantía total reclamada contra el Fondo de 1971 al 31 de diciembre de 2001 era Dhr 206 millones (£38,5 millones), aunque eran reclamados Dhr 6,4 millones (£1,2 millones) tanto por el municipio de Umm Al Quwain como por el Ministerio de Agricultura y Pesca por los mismos supuestos daños. Como se ha mencionado más arriba, el Fondo de 1971 considera que las reclamaciones del municipio de Umm Al Quwain, que representan

Dhr 193 millones (£36,1 millones), han prescrito. No obstante, los abogados del Fondo han indicado que los tribunales de los EAU tal vez no estén de acuerdo con el Fondo en este punto. La ley de los EAU es también poco clara en cuanto a si los demandantes pueden aumentar la cuantía de sus reclamaciones en el tribunal, pero en todo caso tendrían derecho a intereses al 9% anual sobre las cuantías que se concediesen, ya sea a partir de la fecha de presentación de las reclamaciones en el tribunal o a partir de la fecha de la sentencia. El Consejo Administrativo decidió por tanto en junio de 2001 mantener el nivel de los pagos del Fondo de 1971 en el 75% del total de la pérdida o daños sufridos por cada demandante.

Proceso penal

En noviembre de 1999 un Tribunal Penal de primera instancia halló culpables al capitán del remolcador *Falcon 1*, el propietario del remolcador y el supuesto propietario de la carga, y sus respectivos gestores generales, de uso indebido de la gabarra *Pontoon 300* que no estaba en condiciones de navegar y por lo tanto estaba en contravención de las leyes de los Emiratos Árabes Unidos, y de ocasionar perjuicios a las personas y al medio ambiente mediante el uso de la gabarra innavigable. El capitán del remolcador *Falcon 1*, el propietario del remolcador y su gestor general apelaron contra la sentencia, pero el supuesto propietario de la carga y su gestor general no lo hicieron.

En febrero de 2000 el Tribunal Penal de Apelación halló no culpables al propietario del remolcador y su gestor general. El Tribunal de Apelación confirmó el veredicto de culpabilidad contra el capitán del remolcador *Falcon 1*, el supuesto propietario de la carga y su gestor general.

El capitán del remolcador *Falcon 1* interpuso recurso de apelación en el Tribunal Federal de Casación, que devolvió la causa al Tribunal de Apelación para examinar las cuestiones de la navegabilidad del *Pontoon 300* y la defensa de 'fuerza mayor' del capitán. En octubre de 2001 el Tribunal Penal de Apelación dictó sentencia preliminar en la que designó a tres expertos del Ministerio de Justicia de los EAU para rendir informe al Tribunal de Apelación sobre la causa del siniestro.

Recurso contra el propietario del remolcador *Falcon 1*

El Fondo de 1971 comenzó un proceso judicial en enero de 2000 contra el propietario del

remolcador *Falcon 1* sosteniendo que, como el hundimiento del *Pontoon 300* ocurrió debido a que éste era innavegable y a la negligencia del capitán y el propietario del *Falcon 1* durante el remolque, el propietario del remolcador era responsable por los daños consiguientes. El Fondo reclamó Dhr 6 millones (£1,1 millones), correspondientes a las cuantías que había aprobado o pagado por concepto de indemnización por operaciones de limpieza y medidas preventivas.

El propietario del remolcador *Falcon 1* presentó alegatos oponiéndose a la acción del Fondo de 1971, manifestando que el Tribunal de Dubai no tenía jurisdicción y que el Fondo de 1971 no tenía derecho a promover una reclamación contra el propietario del remolcador. Éste sostenía además que, como el Tribunal de Apelación había hallado no culpables al propietario del remolcador y al gestor general, ellos no tenían responsabilidad en el derecho civil por daños de contaminación resultantes del siniestro. El propietario del remolcador alegó también ‘fuerza mayor’ basándose en que el siniestro resultó del muy fuerte temporal (Fuerza 11) y argumentó negligencia por parte de las autoridades municipales al tratar de salvar el *Pontoon 300*.

Los abogados del Fondo de 1971 han asesorado a éste en el sentido de que el Tribunal de Dubai tiene jurisdicción, puesto que uno de los demandados tiene un negocio en Dubai y que el Fondo tiene derecho a recurrir basado en el Artículo 9 del Convenio del Fondo de 1971 que forma parte del derecho de los Emiratos Árabes Unidos. Los abogados del Fondo han sostenido que el remolcador *Falcon 1* tenía el control del *Pontoon 300* y por lo tanto era legalmente responsable del *Pontoon 300* de conformidad con los principios del derecho sobre remolque. Han indicado que según el Código Marítimo de los Emiratos el buque remolcador y el buque remolcado son mancomunadamente responsables de toda pérdida sufrida por terceros derivada de la operación de remolque.

En diciembre de 2000 el Tribunal de Dubai dictó una sentencia en la que rechazó la reclamación del Fondo de 1971 contra el propietario del remolcador *Falcon 1* pero ordenó al propietario de la carga a bordo del *Pontoon 300* que pagase al Fondo Dhr 4,5 millones (£840 000).

La base del rechazo de las reclamaciones contra el propietario del *Falcon 1* era que, según las condiciones del contrato de fletamento, el capitán del remolcador estaba bajo el control del fletador. El Fondo de 1971 apeló contra la sentencia, impugnando la validez del contrato de fletamento, y manteniendo que, en todo caso, el contrato de fletamento sólo era vinculante para las partes en el mismo y no el Fondo.

En un juicio en noviembre de 2001 los abogados del Fondo presentaron nuevos alegatos modificando la cuantía reclamada a Dhr 4,7 millones (£880 000) para reflejar las cuantías pagadas en efecto por el Fondo.

13.17 MARITZA SAYALERO

(Venezuela, 8 de junio de 1998)

El siniestro

El buque tanque panameño *Maritza Sayalero* (28 338 TRB) estaba atracado en una terminal de hidrocarburos en la Bahía de Carenero (Venezuela) regentada por Petróleos de Venezuela S.A. (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 tanque 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 respuesta a derrames de hidrocarburos en la Bahía de Carenero. PDVSA activó el plan de emergencia y se desplegaron barreras flotantes para proteger zonas sensibles. Una cantidad reducida del diesel medio derramado llegó a una playa cercana y, según informes, afectó a bivalvos que vivían en la zona intermareal. Se emprendieron operaciones de limpieza en las playas afectadas.

Reclamaciones de indemnización

Si bien parece que las repercusiones en la pesca y el turismo fueron mínimas, la PDVSA ha calculado que las reclamaciones por pérdidas comerciales serían del orden de US\$700 000 (£480 000). Se tiene entendido que PDVSA ha liquidado algunas reclamaciones. No ha habido ninguna consulta entre la PDVSA y el Fondo de 1971 con respecto a la liquidación de las reclamaciones.

La ciudad de Brion 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 de Venezuela por una cuantía estimada en Bs10 000 millones (£9,1 millones) más costas. La ciudad pidió que el Tribunal notificase los procesos al Fondo de 1971, pero no se ha hecho tal notificación. Esta acción fue retirada en enero de 2000 excepto en lo que se refiere a la PDVSA.

Las reclamaciones contra el Fondo de 1971 prescribieron el 8 de junio de 2001 o poco después.

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 se 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 I.5 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969, que abarca sólo los hidrocarburos persistentes. El Comité Ejecutivo tomó nota 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, también por esta razón, que el siniestro quedaba fuera del ámbito de aplicación de los Convenios.

Procedimiento de limitación

El propietario del buque 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 (£2,7 millones).

13.18 AL JAZIAH 1

(Emiratos Árabes Unidos, 24 de enero de 2000)

El siniestro

El buque tanque *Al Jaziah 1* (de 681 TRB, según informes), cargado de fueloil, se hundió a una profundidad aproximada de 10 metros a cinco millas al noreste del Puerto de Mina Zayed, Abu Dhabi (Emiratos Árabes Unidos).

El buque contaba con un certificado de registro provisional extendido por el Registro de Honduras, que expiraba el 12 de noviembre de 2000. Se ha alegado que el buque era propiedad de una compañía radicada en Abu Dhabi y Dubai. Parece que el buque no figuraba en ninguna sociedad de clasificación y no tenía ningún seguro de responsabilidad.

Se calcula que aproximadamente entre 100 y 200 toneladas de carga escaparon del buque hundido. Los hidrocarburos fueron a la deriva bajo la influencia de fuertes vientos hacia las orillas cercanas, contaminando varias pequeñas islas y bancos de arena. También quedaron contaminados algunos manglares.

Las compañías petroleras locales organizaron la respuesta al derrame utilizando sus propios recursos y los de unas reservas de la industria situadas en Abu Dhabi, así como equipo de las

reservas de la Oil Spill Response Limited en Southampton (Reino Unido). Aunque la respuesta inicial suponía la aplicación de dispersantes desde buques de suministro y helicópteros, estas operaciones se redujeron cuando resultó evidente que no eran eficaces. Se colocaron algunas barreras flotantes defensivas en zonas sensibles, incluidas las tomas de agua del mar de dos centrales de energía cercanas.

Las autoridades municipales movilizaron equipos de trabajadores para emprender la limpieza en tierra en varias islas, gran parte de la cual quedó concluida en el plazo de dos semanas.

El Organismo Federal del Medio Ambiente (FEA) de los Emiratos Árabes Unidos designó una compañía local de salvamento para taponar nuevas fugas de hidrocarburos de los restos del naufragio y extraer los hidrocarburos restantes a bordo. La operación de extracción de los hidrocarburos quedó concluida el 7 de febrero de 2000, y se notificó que unas 430 toneladas de hidrocarburos se habían extraído del buque hundido. Se notificó que aproximadamente 70 toneladas de hidrocarburos quedaban a bordo como adherencias y material no bombeable.

El buque hundido fue puesto a flote por los salvadores el 11 de febrero de 2000 y llevado al puerto franco de Abu Dhabi.

Definición de 'buque'

En julio de 2000 el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 y el Consejo Administrativo del Fondo de 1971 examinaron la cuestión de si el *Al Jaziah 1* estaba comprendido dentro de las definiciones de 'buque' estipuladas en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 y el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 e incorporadas a los Convenios del Fondo de 1971 y de 1992 respectivamente. Dichas definiciones decían:

Convenio de Responsabilidad Civil de 1969

“ ‘Barco’ significa toda nave apta para la navegación marítima y todo artefacto flotante en el mar que esté transportando hidrocarburos a granel. ”

Convenio de Responsabilidad Civil de 1992

“ ‘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. ”

El *Al Jaziah 1* tenía, según informes, unos 40 años, y se creía que había sido construido en los Países Bajos. La nave contaba con timón y hélice, pero no estaba dotada siquiera de equipo básico de navegación. El proyecto del navío era del tipo aprobado por la Inspección Holandesa de Pequeñas Embarcaciones como 'motonave tanque de aguas interiores', y en el momento del siniestro la nave prestaba servicio en mar abierta sin ninguna modificación material respecto al proyecto original, una característica del cual era un castillo de proa muy bajo. Se desconocía si la nave había sido transformada para el transporte de hidrocarburos.

El *Al Jaziah 1* contaba con un seguro de casco caducado de la Saudi Arabian Insurance Company, que cubría actividades comerciales en 'el Golfo Pérsico, Golfo de Omán, Océano Índico, Costa de África Oriental y el Mar Rojo'. Se notificó que el *Al Jaziah 1* había sido utilizado con frecuencia por la Abu Dhabi National Oil Company para transportar fueloil en la región.

Durante el debate en el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992, se consideró en general que una nave estaba comprendida dentro del concepto de 'nave apta para la navegación marítima u otro artefacto flotante en el mar' si en efecto prestaba servicio en el mar. El Comité opinó por lo tanto que el *Al Jaziah 1* estaba comprendido dentro de las definiciones de 'buque' estipuladas en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 y el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992. El Consejo Administrativo del Fondo de 1971 adoptó la misma postura.

Aplicación de los Convenios del Fondo de 1971 y de 1992

Al considerar la aplicabilidad de los Convenios del Fondo de 1971 y de 1992 al siniestro del *Al Jaziah 1* los Órganos Rectores recordaron que los Emiratos Árabes Unidos eran Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 y en el Convenio del Fondo de 1971, así como en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y en el Convenio del



Al Jaziah 1: proyectado en un principio como buque tanque para aguas interiores

Fondo de 1992, por no haber denunciado los dos Convenios anteriores. Se observó que el Convenio del Fondo de 1971 había sido incorporado en el derecho de los Emiratos por Decreto Federal de 1983, y el Convenio del Fondo de 1992 por Decreto Federal de 1997, y que el decreto anterior no había sido revocado y aún estaba en vigor. Asimismo se recordó que el Convenio del Fondo de 1992 no contiene disposiciones que rijan la aplicación simultánea de estos cuatro instrumentos tras expirar el plazo de transición el 15 de mayo de 1998.

El Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 y el Consejo Administrativo del Fondo de 1971 decidieron que tanto el Convenio del Fondo de 1971 como el de 1992 eran de aplicación al siniestro del *Al Jaziah 1*.

Distribución de responsabilidades entre el Fondo de 1971 y el de 1992

Como quiera que ambos Convenios del Fondo eran de aplicación al siniestro del *Al Jaziah 1*, se planteaba la cuestión de cómo se habían de distribuir las responsabilidades entre el Fondo de 1971 y el de 1992.

Durante el debate en el Comité Ejecutivo y el Consejo Administrativo se señaló que cada demandante tenía derecho a promover su

reclamación contra el Fondo de 1971 o bien contra el Fondo de 1992, que el Fondo contra el cual se promoviese la reclamación era responsable de la cuantía total de los daños hasta el límite de su responsabilidad en virtud del Convenio respectivo, y que la distribución de responsabilidades entre los dos Fondos tendría que ser negociada entre ellos.

El Consejo Administrativo del Fondo de 1971 y el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 consideraron que, como no existían disposiciones en los Convenios del Fondo ni reglamentos en virtud del derecho general de tratados que rijan la cuestión objeto de examen, debía acordarse una solución práctica y equitativa entre los dos Fondos. Decidieron que las responsabilidades se distribuyesen a medias entre el Fondo de 1971 y el Fondo de 1992.

Reclamaciones de indemnización

En agosto de 2000 han sido presentadas a los FIDAC reclamaciones respecto a costos de limpieza por un total de US\$1,3 millones (£890 000) por dos compañías petroleras filiales locales que intervinieron en la respuesta. Una de las reclamaciones incluye los costos de movilización de equipo de las reservas de la Oil Spill Response Limited en Southampton (Reino Unido). Estas reclamaciones han sido evaluadas provisionalmente en US\$579 000 (£400 000).

En agosto de 2001 una tercera compañía petrolera filial presentó una reclamación por US\$98 000 (£67 000), que ha sido evaluada provisionalmente en US\$26 000 (£18 000).

En julio de 2000 el FEA presentó una reclamación de Dhr 2 millones (£375 000) respecto a operaciones emprendidas por una compañía local de salvamento para taponar fugas y extraer hidrocarburos del buque hundido, y ponerlo a flote y remolcarlo al puerto franco de Abu Dhabi. Esta reclamación fue liquidada en la cuantía reclamada en mayo de 2001.

En agosto de 2000 han sido presentadas reclamaciones de US\$40 000 (£28 000) y Dhr 47 500 (£8 900) por el FEA respecto a operaciones para extraer los hidrocarburos restantes en los restos del naufragio una vez que estos sean puesto a flote. Estas reclamaciones fueron liquidadas en mayo de 2001 en las cuantías de US\$29 000 (£20 000) y Dhr 47 000 (£9 000) respectivamente.

13.19 ALAMBRA

(Estonia, 17 de septiembre de 2000)

El siniestro

El 17 de septiembre de 2000 el buque tanque *Alambra* (75 366 TRB), matriculado en Malta, estaba cargando una carga de fueloil pesado en el Puerto de Muuga, Tallinn (Estonia) cuando se escapó una cantidad supuesta de 300 toneladas de cargo de uno de los tanques de carga del buque, a consecuencia de la corrosión del forro del fondo.

El buque permaneció al costado del puesto de atraque hasta el 28 de septiembre de 2000, a fin de reducir al mínimo el derrame de los hidrocarburos mientras se emprendían operaciones de limpieza.

El *Alambra* fue luego retenido por las autoridades estonias en espera de una decisión de la Autoridad Portuaria de Tallinn para permitir extraer las 80 000 toneladas de carga a bordo restantes. La transferencia de la carga fue finalmente emprendida en febrero de 2001, y en mayo de 2001 el buque abandonó por fin Estonia para su desguace.

El *Alambra* estaba inscrito en la London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Ltd (London Club).

Limitación de la responsabilidad

Estonia es Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 y en el Convenio del Fondo de 1971.

La cuantía de limitación aplicable al *Alambra* se estima en 7,6 millones de DEG (£6,6 millones).

Reclamaciones de indemnización

Presentaron reclamaciones por costos de limpieza la Autoridad Portuaria de Tallinn por EEK 6,5 millones (£250 000) y el Ministerio del Medio Ambiente por EEK 4 millones (£156 000).

Se está promoviendo una reclamación por EEK 45,1 millones (£1,8 millones) contra el propietario del buque por parte de la Inspección del Medio Ambiente. Esta cuantía parece haber sido calculada sobre la base de modelos teóricos, y por tanto no puede ser considerada reclamación de indemnización en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 y del Convenio del Fondo de 1971.

Se está promoviendo una reclamación por US\$100 000 (£69 000) por parte del fletador de un buque que se dice haber sido retrasado mientras se emprendían las operaciones de limpieza.

El propietario del puesto de atraque en el Puerto de Muuga, en el que el *Alambra* estaba cargando la carga en el momento del siniestro, y una compañía contratada por el propietario del puesto de atraque para realizar actividades de carga de hidrocarburos en su nombre, han presentado reclamaciones por EEK 29,1 millones (£1,1 millones) y EEK 9,7 millones (£379 000), respectivamente, respecto a la pérdida de ingresos debido a la indisponibilidad del puesto de atraque mientras se emprendían las operaciones de limpieza.

Acciones judiciales

En noviembre de 2001 el propietario del puesto de atraque en el Puerto de Muuga y la compañía que había contratado para realizar actividades de carga de hidrocarburos promovieron una acción judicial contra el propietario del buque y el London Club y pidieron al Tribunal que notificase al Fondo de 1971 el procedimiento conforme al Artículo 7.6 del Convenio del Fondo de 1971.

13.20 NATUNA SEA

(Indonesia, 3 de octubre de 2000)

El siniestro

El buque tanque de Panamá *Natuna Sea* (51 095 TRB) encalló en el Estrecho de Singapur a la altura de Batu Behanti, Indonesia. El buque transportaba una carga de 70 000 toneladas de hidrocarburos crudos Nile Blend y se estima que se derramaron 7 000 toneladas a consecuencia de la encalladura. La nave fue alijada de su carga restante y puesta a flote sin un nuevo derrame importante.

En el lado del Estrecho que corresponde a Singapur quedaron contaminadas varias islas, incluida la isla de veraneo de Sentosa. También se produjo contaminación de las orillas de la costa sudeste de Singapur. Asimismo quedaron afectadas por los hidrocarburos varias islas indonesias del Estrecho de Singapur, ocurriendo las mayores acumulaciones en la costa norte de Pulau Batam. Los hidrocarburos repercutieron también en el extremo sudeste de la Península de Johor en Malasia.

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

Operaciones de limpieza

Singapur

La Autoridad Marítima y Portuaria de Singapur (MPA) dirigió la respuesta, que inicialmente se centró en la aspersión de dispersantes. El gestor local del *Natuna Sea* participó en las operaciones de limpieza contratando a varios contratistas locales, entre ellos la East Asia Response Ltd (EARL) y el Singapore Oil Spill Response Centre. También se desplegó equipo de limpieza de las reservas de la Asociación del Petróleo de Japón en Singapur.

Se desplegaron varias gabarras equipadas con cucharas mecánicas o raseras ideadas para hidrocarburos viscosos, y una gran flota de pequeñas embarcaciones utilizando palas y redes, en el Estrecho de Singapur, para recuperar los hidrocarburos flotantes. La MPA prestó asistencia en la eliminación de los hidrocarburos y residuos oleosos independientemente de si se habían recogido dentro o fuera de las aguas de Singapur. Los hidrocarburos fueron ensacados y evacuados a través de una compañía de Singapur.

Pasados diez días quedaban pocos hidrocarburos en el mar y los esfuerzos se centraron entonces en la limpieza de la orilla. Unas 260 personas se dedicaron a la limpieza de la orilla. Los residuos oleosos generados por estas operaciones fueron retirados a través de contratistas designados por el gestor del *Natuna Sea*.

Indonesia

El gestor del *Natuna Sea* contrató a un contratista local para organizar la limpieza de la orilla utilizando mano de obra local de más de 320 personas para recoger hidrocarburos y restos oleosos, que se ensacaron y almacenaron temporalmente en una escombrera local. Después fueron transportados a un vertedero en Singapur mientras se limpiaba y acondicionaba el terreno original.

Malasia

El Departamento de Marina de Malasia se encargó de las operaciones en el mar y movilizó un número reducido de naves pesqueras para recoger hidrocarburos utilizando palas y redes. El Departamento del Medio Ambiente organizó las operaciones de limpieza de la orilla utilizando una combinación de técnicas mecánicas y manuales. Unas 400 personas, muchas de ellas voluntarias, intervinieron en estas operaciones.

Impacto del derrame

Singapur

Las jaulas flotantes de una piscifactoría quedaron fuertemente afectadas por los hidrocarburos, dando pie a preocupaciones de que los peces podían haber quedado contaminados. El propietario de la piscifactoría, junto con una reducida mano de obra facilitada por el gestor del *Natuna Sea*, emprendió la limpieza de las jaulas, y se hicieron intentos para reducir al mínimo la contaminación de los peces añadiendo alimento bajo la superficie del agua.

Se notificó una disminución del número de visitantes a la isla de veraneo de Sentosa. Una laguna de la isla, que alberga un delfinario, quedó ligeramente contaminada, antes de tomarse medidas para limitar un nuevo ingreso de hidrocarburos alejando la toma de agua mar adentro.

Quedaron embadurnados de petróleo los cascos de varias embarcaciones en el Estrecho de Singapur y se presentaron reclamaciones por limpieza al gestor del *Natuna Sea*.



Natuna Sea: hidrocarburos varados en la playa

Indonesia

Los hidrocarburos afectaron tanto a las actividades de la pesca como de la acuicultura, y varios miles de pescadores artesanales presentaron reclamaciones por aparejos contaminados y por interrupción comercial. El impacto fue mayor a lo largo de la costa norte de Pulau Batam en torno a las islas remotas, donde el grado de contaminación era peor.

Malasia

Se notificó que el derrame tuvo repercusión en las actividades de pesca, aunque se creía que algunos pescadores habían mitigado sus pérdidas pescando en otras zonas.

Aplicación de los Convenios

El *Natuna Sea* estaba matriculado en Panamá, que en el momento del siniestro era Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y en el Convenio del Fondo de 1992.

Singapur es Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y en el Convenio del Fondo de 1992. Indonesia es Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, pero no es Parte en el Convenio del Fondo de 1992 ni el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 ni el Convenio del Fondo de 1971. Malasia es Parte

en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 y en el Convenio del Fondo de 1971, pero no en los Convenios de 1992.

A consecuencia de ser aplicables al siniestro dos regímenes diferentes, el propietario del buque tal vez tenga que establecer dos fondos de limitación, uno en Malasia y otro en Singapur o Indonesia. La cuantía de limitación aplicable al *Natuna Sea* en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 es aproximadamente 22,4 millones de DEG (£19,4 millones) y en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 aproximadamente 6,1 millones de DEG (£5,3 millones).

Las reclamaciones por daños debidos a la contaminación en Indonesia en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 competirán con reclamaciones por daños debidos a la contaminación en Singapur conforme al mismo Convenio y podrían en último término ser pertinentes para determinar si el Fondo de 1992 tendrá que pagar indemnización por daños debidos a la contaminación en Singapur. Si la cuantía total de las reclamaciones por daños debidos a la contaminación en Malasia excediese de la cuantía de limitación aplicable al *Natuna Sea* en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969, el Fondo de 1971 tendría que pagar indemnización.

Reclamaciones de indemnización

Singapur

Una reclamación de EARL por US\$1,4 millones (£960 000) fue provisionalmente evaluada por los expertos contratados por los FIDAC y el London Club en US\$400 000 (£275 000) en espera de nueva información en apoyo de la reclamación. No obstante, la reclamación fue posteriormente liquidada por el London Club en la cuantía reclamada. El Fondo de 1992 no fue parte en la liquidación. EARL ha presentado otra reclamación por US\$16 000 (£11 000) respecto de equipo de limpieza deteriorado. El London Club ha argumentado que esta reclamación debe ser atendida por los aseguradores del equipo.

Una reclamación de la MPA respecto a su propio personal y recursos por S\$2,5 millones (£930 000) ha sido evaluada en ITOPF en la cuantía de S\$1,3 millones (£480 000). Las reclamaciones por un total de S\$1,3 millones (£480 000) de contratistas contratados por la MPA para asistir en las operaciones de limpieza han sido evaluadas por ITOPF en S\$740 000 (£275 000).

Una reclamación de S\$140 000 (£53 000) presentada por los propietarios de una piscifactoría fuertemente afectada por el derrame fue liquidada en S\$95 000 (£36 000). Una reclamación de la Autoridad Alimentaria y Veterinaria del Gobierno de Singapur por S\$56 000 (£21 000) respecto a jaulas de peces embadurnadas de petróleo ha sido provisionalmente evaluada por los expertos del Fondo y del London Club en S\$12 400 (£4 600).

La Corporación de Desarrollo de Sentosa presentó una reclamación de S\$800 000 (£303 000) respecto a su intervención en operaciones de limpieza de las orillas, inclusive la sustitución de una barrera de contención de petróleo deteriorada. Se está evaluando la reclamación.

El London Club ha reembolsado al gestor del *Natuna Sea* US\$8,7 millones (£6,2 millones) respecto a pagos efectuados a varios contratistas de limpieza de Singapur e Indonesia. El Fondo de 1992 no ha recibido ninguna documentación en apoyo de estos pagos.

Indonesia

Las autoridades gubernamentales de Indonesia han presentado reclamaciones por un total de Rp 21 000 millones (£1,4 millones) respecto a

operaciones de limpieza, eliminación de residuos y los costos para cotejar reclamaciones de pesca. Las reclamaciones fueron evaluadas en un total de Rp 1 073 millones (£70 000).

Una reclamación de Rp 911 millones (£60 000) de una compañía petrolera indonesia que participó en la limpieza fue liquidada por el London Club en Rp 339 millones (£23 000).

Reclamaciones de pesca por un total de Rp 102 000 millones (£6,7 millones) fueron evaluadas en Rp 19,3 millones (£1,3 millones). En diciembre de 2000 el London Club efectuó un pago parcial de US\$1,5 millones (£1,1 millones) respecto a estas reclamaciones.

Las autoridades indonesias han presentado reclamaciones por un total de Rp 1 058 000 millones (£70 millones) por supuestos daños al ecosistema costero inclusive manglares, corales y playas turísticas. No se ha facilitado documentación en apoyo de estas reclamaciones.

Malasia

Reclamaciones de limpieza por un total de RM 1,4 millones (£250 000) fueron liquidadas por el London Club en un total de RM 1,3 millones (£235 000) y reclamaciones de pesca de un total de RM 905 000 (£167 000) fueron liquidadas por el Club por la cuantía reclamada. No se prevén nuevas reclamaciones en Malasia.

Probabilidad de intervención del Fondo de 1971 y del Fondo de 1992

Todas las reclamaciones de daños por contaminación en Malasia han sido liquidadas en un total de unas £426 000. La cuantía de limitación aplicable al *Natuna Sea* en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 se estima en £5,4 millones. El Fondo de 1971 no tendrá, por lo tanto que efectuar ningún pago respecto a la compensación o indemnización en virtud del Artículo 5.1 del Convenio del Fondo de 1971.

Las reclamaciones presentadas en Singapur ascienden a un total de US\$10,3 millones y S\$4,75 millones (£8,8 millones). Las reclamaciones presentadas en Indonesia ascienden a un total de Rp 2 181 000 millones (£144 millones). Existe, por lo tanto, la posibilidad de que el total de reclamaciones

admisibles de daños por contaminación en Singapur e Indonesia exceda de la cuantía de limitación aplicable al *Natuna Sea* en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, y de que el Fondo de 1992 tenga que efectuar pagos respecto a daños por contaminación en Singapur.

13.21 ZEINAB

(Emiratos Árabes Unidos, 14 de abril de 2001)

El siniestro

El 14 de abril de 2001, la nave *Zeinab*, matriculada en Georgia y de la que se sospechaba transportaba hidrocarburos de contrabando procedentes de Iraq, fue arrestada por las fuerzas de interceptación multinacionales. Se estaba escoltando la nave a una zona de retención en aguas internacionales cuando perdió estabilidad a aproximadamente 16 millas de la costa de Dubai y se hundió a 25 metros de profundidad.

Se informó que la nave estaba transportando una carga de 1 500 toneladas de fueloil, de las cuales se calcula que unas 400 toneladas se derramaron en el momento del siniestro. Los hidrocarburos se desplazaron hacia la costa cercana de Dubai y alcanzaron también el litoral de los Emiratos septentrionales de Sharjah y Ajman.

Unas 1 100 toneladas de carga permanecieron en tanques intactos, carga que se extrajo con éxito de la nave hundida sin que se produjeran más derrames importantes de hidrocarburos.

Parece que el *Zeinab* no estaba inscrito en ninguna sociedad de clasificación y no estaba cubierto por ningún seguro de responsabilidad.

A petición de los FIDAC se contrató a un inspector local para que siguiera las operaciones de limpieza y de recuperación de la carga, sirviera de enlace con las autoridades competentes e informara a las autoridades y órganos relacionados con los aspectos prácticos de la limpieza.

Operaciones de limpieza

Las operaciones de limpieza en el mar fueron coordinadas por la Autoridad Portuaria de Dubai. En un principio se aplicaron dispersantes desde buques y aviones. Posteriormente se utilizaron barreras flotantes y raseras para contener y recoger los hidrocarburos flotantes.

Las autoridades locales movilizaron equipos de trabajadores locales y equipo mecánico para llevar a cabo la limpieza en la costa. La limpieza de las zonas de esparcimiento se cumplió muy rápidamente y todas las operaciones importantes finalizaron antes del 6 de mayo de 2001.

Definición de 'buque'

En junio de 2001 el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 examinó la cuestión de si el *Zeinab* estaba comprendido en la definición de 'buque' estipulada en los Convenios de Responsabilidad Civil de 1969 y de 1992 incorporada a los Convenios del Fondo de 1971 y del Fondo de 1992 respectivamente (véase página 91).

Al parecer el *Zeinab* había sido construido en 1967 en España como una nave de carga general de dos escotillas y de unas 4 354 tpm. En algún momento alrededor de 1998, se había transformado la nave para transportar hidrocarburos a granel mediante la instalación de 12 tanques dentro de las bodegas de carga, aunque cuando se efectuó la conversión se dejaron las tapas de las escotillas y se cubrieron los tanques con una lona impermeabilizada para que el *Zeinab* mantuviera la apariencia externa de una nave de carga general.

El Comité Ejecutivo decidió que, puesto que el *Zeinab* estaba transportando en efecto hidrocarburos a granel como carga en el momento del siniestro, debería ser considerado como buque a efectos del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 y del Convenio del Fondo de 1971. Es más, como el *Zeinab* era claramente capaz de transportar hidrocarburos a granel como carga, y había sido utilizado frecuentemente para transportar hidrocarburos en la región, el Comité consideró que sería difícil argumentar que no era un buque a efectos del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y del Convenio del Fondo de 1992. Por consiguiente, el Comité opinó que el *Zeinab* se ajustaba bien a la definición de 'buque' estipulada en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 y en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992.

El Consejo Administrativo del Fondo de 1971 decidió asimismo en junio de 2001 que el *Zeinab* estaba comprendido dentro de la definición de 'buque' estipulada en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 y en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992.

Aplicabilidad de los Convenios

En sus sesiones de junio de 2001, el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 y el Consejo Administrativo del Fondo de 1971 decidieron que, puesto que en el momento en que se produjo el siniestro del *Zeinab* los Emiratos Árabes Unidos eran Parte tanto en los Convenios de 1969/1971 como en los Convenios de 1992, que se habían incorporado al derecho interno, ambas series de convenios eran aplicables al siniestro.

Según se informó, el *Zeinab* estaba matriculado en Georgia, 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. Los Emiratos Árabes Unidos eran Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969. El Comité Ejecutivo y el Consejo Administrativo opinaron que los Emiratos Árabes Unidos estaban obligados por tratado a aplicar el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 en lo que respecta a la responsabilidad del propietario del buque (véase artículo 30.4 b) de la Convención de Viena de 1969 sobre el Derecho de los Tratados).

Distribución de responsabilidades entre el Fondo de 1971 y el Fondo de 1992

Tras haber recordado las decisiones con respecto al siniestro del *Al Jaziah 1*, tanto el Comité Ejecutivo

del Fondo de 1992 como el Consejo Administrativo del Fondo de 1971, decidieron que se repartiesen a partes iguales las responsabilidades derivadas del siniestro del *Zeinab* entre el Fondo de 1992 y el Fondo de 1971.

Liquidación de reclamaciones

Tanto el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 como el Consejo Administrativo del Fondo de 1971 consideraron en sus sesiones de junio de 2001 si había que autorizar al Director a proceder a las liquidaciones finales en nombre del Fondo de 1992 y del Fondo de 1971 de todas las reclamaciones derivadas del siniestro del *Zeinab*.

Una delegación manifestó que le preocupaba que al parecer el *Zeinab* se hubiese dedicado al contrabando de hidrocarburos y que no hubiese sido clasificado debidamente ni contase con un certificado para transportar hidrocarburos. En la opinión de dicha delegación, si el Fondo de 1992 y el Fondo de 1971 tuviesen que ocuparse de las reclamaciones de indemnización derivadas del siniestro, se podría considerar que los Fondos estaban alentando la explotación de buques de calidad inferior en un momento en el que se estaban concertando esfuerzos para mejorar la calidad de los buques. Asimismo, se señalaron las obligaciones de los Estados Contratantes en virtud del artículo VII.10 de los Convenios de



Zeinab: contención natural de los hidrocarburos

Responsabilidad Civil de 1992 y de 1969. Otra delegación hizo referencia al artículo 4.2 a) en virtud del cual se exoneraba al Fondo de pagar indemnización por daños debidos a contaminación resultantes entre otros de un acto de guerra o de hostilidades. Dicha delegación manifestó la opinión de que merecía la pena estudiar esta reserva con más detalle. Algunas delegaciones consideraron que las fuerzas multinacionales de interceptación estaban simplemente desempeñando labores de vigilancia para garantizar de que se respetasen las sanciones impuestas por el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas. Aquellas delegaciones consideraron que, incluso si el hundimiento del *Zeinab* se hubiese debido a un acto deliberado, esto daría lugar a que el Fondo pudiese interponer un recurso en vez de constituir una reserva en virtud del artículo 4.2 a).

La delegación de los Emiratos Árabes Unidos indicó que la zona en cuestión ya no estaba en guerra y que el cumplimiento de las Resoluciones de las Naciones Unidas no guardaba relación con el derecho a indemnización por daños debidos a contaminación por hidrocarburos.

El Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 y el Consejo Administrativo del Fondo de 1971 decidieron que se estudiara la cuestión más a fondo en sus sesiones de octubre de 2001.

En julio de 2001 los abogados de los Fondos se pusieron en contacto con la Oficina de Enlace Marítimo de la Marina de Estados Unidos en Bahrein para solicitar ejemplares de documentos recuperados del *Zeinab*. En respuesta a dicha petición, la Marina de los Estados Unidos facilitó copias de los certificados de propiedad y navegación expedidos por la Administración Marítima de Georgia y un breve informe por el oficial de inspección de la Marina de los EE.UU. En el certificado de propiedad con fecha del 7 de junio de 2000 aparece el nombre del propietario y una dirección de su representante en Dubai. El Certificado de Registro, expedido asimismo el 7 de junio de 2000, indica que el *Zeinab* era una nave de carga de 2 178 TRB. No aparece un número de la OMI en el Certificado.

El oficial de inspección señala en su informe entre otras cosas que las mediciones y las sondas de los tanques superiores indicaban que había 1 300 toneladas de fueloil a bordo. Asimismo se indica

que el equipo de inspección no pudo acceder a los tanques inferiores debido a que se estaban soldando los tubos de sondas para cerrarlos. El equipo de inspección juzgó que, si los tanques inferiores hubiesen estado llenos, la cantidad total de hidrocarburos a bordo hubiese sido de aproximadamente 3 000 toneladas. El equipo de inspección encontró recibos antiguos de combustible que indicaban que se habían cargado y descargado hasta 3 000 toneladas de hidrocarburos en ocasiones previas y, basándose en esto, el equipo de inspección decidió desviar la nave.

El perito de los Fondos examinó un vídeo del hundimiento de la nave grabado por un observador en la nave de la Marina de los Estados Unidos que hizo el arresto y un vídeo submarino que grabaron de la nave hundida buzos que ayudaron en las operaciones de extracción de hidrocarburos.

El vídeo submarino muestra claramente que se habían eliminado la mayoría de las aberturas de los tanques, lo que habría dejado entrar agua de mar directamente dentro de los tanques, reduciendo por consiguiente el francobordo general de la nave. El perito de los Fondos considera que, bajo las condiciones imperantes con olas de dos metros, esto hubiese sido suficiente para contribuir a la entrada de agua en los tanques. Habida cuenta de que la nave no estaba dotada de bombas con capacidad para extraer grandes cantidades de agua de mar, la pérdida de francobordo podría haber provocado la inundación de los espacios de máquinas y del pique de proa, lo que hubiera sido suficiente para que la nave se hundiera. Según el experto, los vídeos no muestran ninguna deformación estructural o daños por abordaje.

En sus sesiones de octubre de 2001, el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 y el Consejo Administrativo del Fondo de 1971 decidieron que la interceptación por las fuerzas de intervención multinacionales no se podía considerar como “un acto de guerra, hostilidades, guerra civil o insurrección”, y que por lo tanto el Fondo de 1971 y Fondo de 1992 no debían invocar la reserva estipulada en el artículo 4.2 a) de los Convenios respectivos. No obstante, tanto el Comité como el Consejo convinieron en que, si a la luz de investigaciones subsiguientes, saliese a relucir que el hundimiento del *Zeinab* fuera un

acto deliberado, esto podría dar lugar a que los Fondos presentasen una acción de recurso.

El Comité y el Consejo decidieron autorizar al Director a efectuar las liquidaciones finales en nombre de los Fondos de 1971 y 1992 de todas las reclamaciones derivadas del siniestro en la medida en que no diesen lugar a cuestiones de principio que no hayan sido resueltas previamente por ninguno de los Órganos Rectores del Fondo de 1971 o del Fondo de 1992.

Reclamaciones de indemnización

La Autoridad Portuaria de Dubai ha presentado reclamaciones por un total de US\$480 000 (£330 000) con respecto a los costos de medidas preventivas y limpieza. Se están evaluando estas reclamaciones.

Se prevé que el Organismo Federal para el Medio Ambiente presente reclamaciones con respecto a las operaciones para extraer los hidrocarburos que quedaban en los restos del naufragio.

Asimismo se anticipa que la Municipalidad de Dubai presente reclamaciones con respecto a las operaciones de limpieza de la costa. Se espera que los costos asciendan a aproximadamente US\$1,2 millones (£820 000).

Se prevé que las empresas petroleras locales que participaron en las operaciones de limpieza presenten más reclamaciones.

13.22 SINGAPURA TIMUR

(Malasia, 28 de mayo de 2001)

El siniestro

El 28 de mayo de 2001 el buque tanque quimiquero *Singapura Timur* (1 369 TRB), matriculado en Panamá, que transportaba unas 1 550 toneladas de asfalto, fue abordado por el buque tanque sin carga *Rowan* (24 731 TRB), matriculado en las Bahamas, cerca de la Isla Undan, en el Estrecho de Malaca, Malasia.

El abordaje causó varias fracturas en el forro exterior de uno de los tanques de combustible para calderas del *Singapura Timur*. Se cree que los daños en los mamparos a proa y a popa del tanque habían ocasionado la entrada de carga en el compartimiento y la inundación de la cámara de

máquinas. El buque se hundió posteriormente ese mismo día, a una profundidad de 47 metros.

A petición de las autoridades malasias, el propietario de la carga movilizó un remolcador con equipo de intervención contra la contaminación, inclusive equipo de la cooperativa de la industria petrolera malasia (PIMMAG). La intervención de limpieza, que supuso primordialmente la aplicación de dispersantes químicos, terminó el 1 de junio de 2001 cuando se comprobó que los hidrocarburos restantes en el mar no presentaban una amenaza a la costa malasia.

El *Singapura Timur* estaba inscrito en la Japan Ship Owners' Mutual Protection and Indemnity Association (Japan P & I Club).

Una compañía de salvamento contratada por el Japan P & I Club selló todas las fisuras y taponó los respiraderos de los tanques de fueloil para impedir nuevos escapes de hidrocarburos. Estas operaciones concluyeron el 5 de junio de 2001.

Como el asfalto es hidrocarburo persistente, el *Singapura Timur* transportaba efectivamente hidrocarburos a granel como carga y por lo tanto el navío está comprendido dentro de la definición de 'buque' del Artículo I.1 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969.

El Departamento del Medio Ambiente de Malasia está llevando a cabo una investigación sobre los riesgos medioambientales presentados por la carga de asfalto, con vistas a decidir si se han de adoptar medidas para retirar la carga.

Limitación de la responsabilidad

Malasia es Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 y el Convenio del Fondo de 1971.

La cuantía de limitación aplicable al *Singapura Timur* se calcula en 102 000 DEG (£88 000).

Reclamaciones de indemnización

Aunque todavía no es posible hacer una evaluación completa de la cuantía total de las reclamaciones de indemnización, se prevé que las reclamaciones respecto a los costos de medidas preventivas y limpieza excederán de la cuantía de limitación aplicable al buque en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969. Las

reclamaciones están siendo evaluadas por el Japan P & I Club y sus expertos, en consulta con el Fondo de 1971.

Una reclamación de \$S2 000 (£750) por el costo de movilizar un navío de intervención fue liquidada en S\$1 450 (£540). Una reclamación de RM 22 100 (£4 000) respecto al alquiler de un navío anticontaminación, un camión y una grúa en apoyo de la intervención de limpieza, fue liquidada en la suma reclamada.

Una reclamación de ¥15,4 millones (£80 000) de una compañía de salvamento contratada por el

Japan P & I Club para taponar nuevos escapes de los restos del naufragio fue liquidada en ¥11,4 millones (£60 000).

PIMMAG ha presentado una reclamación de RM 324 000 (£59 000) respecto a su participación en la intervención de limpieza. Está siendo evaluada dicha reclamación.

Las autoridades malasias recibieron informes de pescadores en el sentido de que sus redes de pesca habían sido afectadas por petróleo y se prevén reclamaciones de indemnización.

14 SINIESTROS DEL FONDO DE 1992

14.1 SINIESTRO EN ALEMANIA

(Alemania, 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 de las playas unas 1 574 toneladas de mezcla de hidrocarburos y arena.

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 los hidrocarburos de las muestras eran de origen libio.

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 de 1996, aproximadamente entre 60 y 100 millas náuticas al noroeste de la isla de Sylt.

Investigaciones de las autoridades alemanas revelaron que el buque tanque ruso *Kuzbass* (88 692 TRB) 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 han sostenido 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 pidieron 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, el West of England Ship Owners' Mutual Insurance Association (Luxembourg) (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 prosperaban sus intentos de recobrar el costo de las operaciones de limpieza del propietario del *Kuzbass* y su asegurador, reclamarían contra el 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 (£33 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 (£815 000).

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.

El propietario del *Kuzbass* y el West of England Club presentaron 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 llevados a cabo 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 lo eran.

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, a saber 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.

En el período comprendido entre las 18:30 horas del 12 de junio de 1996 y las 19:00 horas del 13 de junio de 1996 el *Kuzbass* estaba fondeado para efectuar reparaciones en el sistema de enfriamiento del buque.

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 de navegación 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 efectuar 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 italiano⁴, 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:

“ El *Kuzbass* había transportado petróleo crudo libio. Los análisis de las muestras de los hidrocarburos en las playas contaminadas habían 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 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 en un viaje cargado anterior se había infiltrado carga de petróleo crudo al tanque de decantación, que ya contenía lavazas originadas en lavados de tanques anteriores, dando como resultado una mezcla de lavazas altamente enriquecidas con petróleo crudo. El *Kuzbass* había descargado entonces esta mezcla en el viaje de Cuxhaven al Mediterráneo.”

El Tribunal designó un perito para examinar los indicios en cuanto al origen de los hidrocarburos, y en particular si las muestras de la mezcla de hidrocarburos y arena contenían residuos de lavado de tanques y/o residuos de lavazas y si los residuos se originaron del petróleo crudo libio Brega. El perito concluyó que las muestras en cuestión contenían sin duda alguna residuos de petróleo crudo típicos de los hallados en los lavados de tanques (lavazas) de petroleros. Afirmó que no había indicios de fangos en las muestras. El perito expresó el parecer de que la cantidad de petróleo recuperado (es decir varios cientos de toneladas) descartaba que los fangos de hidrocarburos hubiesen contribuido a la contaminación. Sobre la base del examen efectuado por el Organismo Federal Marítimo e Hidrográfico, los hidrocarburos en cuestión eran, en su opinión, sin duda alguna petróleo crudo libio, pero no era posible relacionar este petróleo

⁴ El puerto de descarga del siguiente cargamento estaba en Italia.

con un pozo concreto. El experto manifestó asimismo que no era posible determinar si la contaminación fue causada por la carga transportada por el *Kuzbass* sin tener acceso a muestras tomadas de su tanque de decantación.

El propietario del buque y el West of England Club han concordado con la conclusión del perito, en particular que el petróleo era originario de Libia pero no se podía atribuir a un pozo libio en particular, que era imposible atribuir los hidrocarburos a un buque en particular si no se disponía de ninguna muestra del buque, y que nunca se extrajeron tales muestras del *Kuzbass* aunque la oportunidad de hacerlo surgió cuando la nave fue inspeccionada en Italia en Julio de 1996 por las autoridades alemanas, que decidieron no exigir tal muestreo. Han manifestado asimismo que no tenía mayores consecuencias la conclusión del perito de que las muestras tomadas de las playas contenían características típicas de residuos del lavado de tanques, pero ninguna característica de fangos, ya que todos los petroleros que pasaron por el Mar del Norte en la fecha pertinente podían haber lavado sus tanques y causado la contaminación. El propietario del buque y el West of England P & I Club han sostenido en todo momento que las pruebas disponibles indican que la contaminación de hidrocarburos no fue causada por los hidrocarburos del *Kuzbass*.

Las autoridades alemanas han presentado observaciones sobre el informe del perito en cuanto al origen de los hidrocarburos. Las autoridades han sostenido que, basándose en los resultados del perito y las pruebas disponibles, la contaminación debe haber sido causada por el *Kuzbass*. También han argumentado que el Servicio de Información Marítima del Lloyd's sobre movimientos de buques tanque en el Mar del Norte, así como un análisis de las exportaciones de petróleo crudo libio, mostraban claramente que en junio de 1996 ningún petrolero distinto del *Kuzbass*, procedente directamente de Libia con un cargamento de petróleo crudo libio, navegó de la Bahía de Heligoland y a lo largo de las costas alemanas y holandesas, con sus tanques de carga conteniendo residuos de petróleo crudo libio. Las autoridades han manifestado que las reparaciones urgentes de un tanque de carga agrietado habrían necesitado la limpieza del tanque.

El propietario del buque y el West of England Club han presentado también un informe basado en la labor conjunta de un antiguo jefe de máquinas del propietario del buque y de un perito independiente, que habían examinado el diario de máquinas del *Kuzbass* y otros documentos técnicos. Ambos han manifestado que, según el diario de máquinas, no se había registrado actividad de bombeo de carga o de lastre desde la conclusión de la descarga en Wilhemshaven hasta la conclusión de los trabajos de mantenimiento, que el uso de las bombas de carga o de lastre hubiera sido imposible durante el tiempo en que tenían lugar las reparaciones, y que, según las anotaciones del diario, la nave estaba fondeada para el mantenimiento esencial del sistema de enfriamiento del buque desde las 18:30 horas del 12 de junio de 1996 hasta las 19:00 horas del 13 de junio de 1996.

Las autoridades alemanas han impugnado este informe, en particular la interpretación de la anotación del diario relativa a los supuestos trabajos de mantenimiento. Las autoridades han explicado por qué, en su opinión, ningún otro buque tanque distinto del *Kuzbass* podía haber causado la contaminación.

Se espera que el Tribunal decida a comienzos de 2002 acerca del procedimiento para tramitar el caso.

Consideraciones del Director

En su informe sobre este siniestro a la sesión del Comité Ejecutivo en octubre de 2001, el Director manifestó que está de acuerdo con las conclusiones del perito judicial. El Director mencionó que ha estudiado también los datos analíticos presentados por el Organismo Federal Marítimo e Hidrográfico, en particular los espectrogramas de masas de las muestras de contaminación que, en su opinión, muestran un parecido notable con el crudo libio Es Sider y no con el crudo libio El Brega, que es el petróleo que transportó el *Kuzbass* en la travesía inmediatamente anterior a la del supuesto delito de contaminación.

De acuerdo al calendario de exportaciones de crudo libio producido por los Servicios de Información Marítima del Lloyds, antes de transportar la carga de crudo El Brega a Willhemshaven, el *Kuzbass* había transportado dos cargas de crudo Es Sider (cargado el

14 de febrero y el 28 de marzo de 1996) y una carga de crudo Ras Lanuf (cargado el 22 de febrero de 1996). Si el *Kuzbass* hubiese sido la fuente de la contaminación, y si ésta se hubiese debido a la descarga por la borda de lavazas acumuladas durante varias travesías, esto puede explicar, en opinión del Director, porqué los espectrogramas de masa de las muestras de contaminación se parecían más a los espectrogramas de masas del crudo Es Sider.

Basándose en las pruebas presentadas por las autoridades alemanas, el Director informó al Comité que considera que la contaminación fue causada por una descarga de petróleo crudo muy parecido al crudo Es Sider procedente de un buque tanque y que el *Kuzbass* fue la fuente de contaminación más probable.

Consideraciones del Comité Ejecutivo

En su sesión de octubre de 2001 el Comité Ejecutivo tomó nota de que el Director había sostenido deliberaciones oficiosas con el West of England Club con respecto a las pruebas pero que el Club seguía afirmando que el *Kuzbass* no era el culpable. El Comité Ejecutivo acordó con el Director que, en vista de la postura adoptada por el propietario del buque y el West of England Club, las cuestiones relacionadas con la responsabilidad tendrían que ser resueltas por los tribunales alemanes.

Una delegación señaló que el demandante era en este caso las autoridades alemanas, que se podían permitir esperar una decisión de los tribunales. En la opinión de dicha delegación, la situación hubiera sido muy distinta si los demandantes hubiesen sido pescadores que hubiesen sufrido apuros económicos como resultado de las demoras a la hora de acordar la cuestión de la responsabilidad entre el propietario del buque y el Fondo de 1992. Si se plantease una situación así, en la opinión de dicha delegación el Fondo de 1992 tendría que considerar el pago de reclamaciones y hacerse cargo de los procedimientos judiciales.

El Director señaló que este asunto suscitaba una cuestión importante de principio, ya que en virtud del artículo 4.1 b) del Convenio del Fondo de 1992 los demandantes tenían que adoptar todas las medidas razonables para utilizar los recursos jurídicos que estuviesen a su disposición antes de obtener indemnización del Fondo de 1992.

14.2 NAKHODKA

(Japón, 2 de enero de 1997)

Véanse páginas 69 a 76.

14.3 OSUNG N°3

(República de Corea, 3 de abril de 1997)

Véanse páginas 82 a 83.

14.4 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 TRB), 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 de 1999 la fuga era solamente entre 1 y 5 toneladas aproximadamente 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), una compañía de seguros tradicional que cubre riesgos de P & I a primas fijas.

La cooperación entre los FIDAC y los Clubes P & I respecto a la tramitación de siniestros se rige por un Memorando de Acuerdo 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 de acuerdo con el Memorando, lo que había sido el caso en el pasado con respecto a los

sinistros en los que los Clubes P & I fuera del Grupo Internacional participaron, pero la propuesta no fue aceptada por Terra Nova. Sin embargo, se acordó que el Fondo de 1992 debería recibir copias de los informes del experto de la International Tanker Owners Pollution Federation Ltd (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 respuesta a derrames de hidrocarburos. La respuesta 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.

Terra Nova contrató una compañía de salvamento internacional para trabajar en colaboración con un salvador local, con el fin de localizar los restos del naufragio 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 a fines de agosto de 1999. Las inspecciones de los buzos indicaron que no quedaban hidrocarburos en ninguno de los tanques de carga. Las inspecciones indicaron también que los tanques de combustible estaban exentos de hidrocarburos.

Reclamaciones de indemnización

Al 31 de diciembre de 2001 Terra Nova había incurrido en gastos de aproximadamente US\$2,5 millones (£1,7 millones) respecto al contrato de retirada de hidrocarburos y las operaciones de limpieza.

Una compañía de salvamento y remolque local presentó al propietario del buque una reclamación de US\$1,1 millones (£730 000) respecto a operaciones de limpieza. Esta reclamación fue objeto de proceso judicial, pero en junio de 2001 Terra Nova liquidó extrajudicialmente la reclamación en US\$500 000 (£360 000).

Terra Nova no ha consultado al Fondo de 1992 sobre la liquidación de las reclamaciones.

La cuantía de limitación aplicable al *Mary Anne* es de 3 millones de DEG (£2,6 millones). Es, por consiguiente, 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 el propietario del buque estaba en contravención de la póliza de seguros con respecto al buque debido a que la nave era manejada temerariamente y que la tripulación era muy incompetente. En particular, Terra Nova ha sostenido que, sobre la base de los reconocimientos de los restos del naufragio por los buzos, no había indicios de daños al casco de la nave que pudiesen haber causado el hundimiento, las claraboyas de la sala de máquinas estaban abiertas y no tenían vidrios, y la sala de máquinas y la cámara de bombas habían sido modificadas de tal manera que no había mamparo estanco entre los dos espacios.

Terra Nova ha informado al Fondo de 1992 que tal vez solicite al propietario del buque y al Fondo de 1992 que reembolsen a la Terra Nova las cuantías que ha pagado a los demandantes.

Terra Nova ha solicitado al Fondo de 1992 que refrende su acción y reconozca su reclamación potencial contra el Fondo de 1992. El Director ha informado a Terra Nova que el Fondo ni refrendaba la acción ni reconocía ninguna reclamación potencial de Terra Nova por reembolso contra el Fondo, puesto que la cuantía total de las reclamaciones era claramente inferior a la cuantía de limitación aplicable al *Mary Anne*.

En la sesión de octubre de 2000, el Comité Ejecutivo refrendó la opinión del Director de que toda reclamación de Terra Nova por reembolso a causa de que el propietario del buque estaba en contravención de la póliza de seguros tenía que presentarse contra el propietario del buque, ya que la cuantía total de las reclamaciones pagadas era claramente inferior a la cuantía de limitación aplicable al buque. El Comité tomó nota de que la situación jurídica podría ser más complicada en lo que se refiere a las reclamaciones que aún no habían sido pagadas, y que el Comité tal vez tuviera que examinar esta cuestión en una futura sesión.

En octubre de 2001, el Comité tomó nota de que el Fondo de 1992 había recibido recientemente una reclamación de PPs1,8 millones (£24 000) de un abogado de Filipinas que representaba a un abastecedor químico que había facilitado una cantidad de dispersantes al propietario del buque para uso en las operaciones de limpieza. Se observó que el propietario del buque era insolvente y que Terra Nova se había negado a liquidar la reclamación.

El Comité recordó que conforme al artículo 4.1 b) del Convenio del Fondo de 1992 los demandantes deben adoptar todas las medidas razonables para dar curso a todos los recursos jurídicos de que disponen antes de obtener indemnización del Fondo de 1992. Varias delegaciones manifestaron que el requisito estipulado en el artículo 4.1 b) era un punto importante de principio y que debía exigirse al demandante en cuestión que procurase recompensa del propietario del buque o su asegurador. Una delegación, si bien estaba de acuerdo con esta opinión, consideraba que era importante para el Fondo de 1992 seguir los sucesos y que, si el demandante experimentase dificultades al dar curso a la reclamación, el Fondo debía estar dispuesto a prestar asistencia.

En octubre de 2001, el Fondo de 1992 informó al demandante de la decisión del Comité de que debiera dar curso a su reclamación contra el propietario del buque y/o Terra Nova.

14.5 DOLLY

(Caribe, 5 de noviembre de 1999)

El siniestro

El *Dolly* (289 TRB), matriculado en Dominica, transportaba unas 200 toneladas de asfalto cuando se hundió a 25 metros de profundidad en un puerto de Martinica. Hasta la fecha no ha 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 una nave de carga general, pero se le habían instalado tanques

especiales para transportar asfalto, junto con un sistema de calentamiento de carga. Probablemente el buque no tenía ningún seguro de responsabilidad. 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, probablemente debido a que carecía de recursos económicos para hacerlo.

Definición de buque

El Director informó al Gobierno francés que el Fondo de 1992 se reservaba la 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. En opinión del Director, se necesitan más pormenores del buque para que el Fondo de 1992 pueda adoptar una postura sobre esta cuestión.

En la sesión de enero de 2001 el Comité Ejecutivo consideró la cuestión de si el *Dolly* estaba comprendido dentro de la definición de 'buque' a la luz de la información que las autoridades francesas habían facilitado al Fondo de 1992, incluidos los planos originales y un croquis que indicaba las modificaciones que posteriormente se hicieron al buque.

El Comité tomó nota de que el *Dolly* había sido construido en 1951 como nave de carga general y había sido catalogado como tal en el Registro del Lloyds (1998 - 99). También se tomó nota de que, en una fecha posterior, se le habían instalado tres tanques en la bodega y se había cerrado con planchas de acero la abertura de la escotilla original. El Comité tomó también nota de que los croquis de que disponía el Fondo de 1992 mostraban que los tanques no formaban parte de la estructura del buque sino que fueron sujetos con cadenas dentro de la bodega del buque y rodeados de material aislante. El Comité tomó nota también de que los peritos del Fondo de 1992 habían expresado la opinión, y el Director estaba de acuerdo, de que el *Dolly* había sido adaptado para el transporte de hidrocarburos a granel como carga, y que por consiguiente estaba comprendido dentro de la definición de 'buque' estipulada en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992.

El Comité refrendó la opinión del Director de que el *Dolly* estaba comprendido dentro de la definición de 'buque' estipulada en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992.

Medidas para prevenir la contaminación

Como el propietario del buque no adoptó ninguna medida para prevenir la contaminación, las autoridades francesas habían dispuesto la retirada de 3,5 toneladas de combustible líquido. Las autoridades francesas pidieron a tres compañías de salvamento que presentasen propuestas sobre cómo eliminar la amenaza de contaminación por asfalto. Estas compañías efectuaron inspecciones de los restos del naufragio por buzos en octubre y noviembre de 2000. Las autoridades francesas facilitaron al Fondo de 1992 copias de las propuestas de los salvadores.

Dos de las compañías propusieron retirar los tanques de asfalto intactos y dejar los restos del naufragio en su actual posición. Ambas compañías calcularon que el costo de tal operación sería del orden de US\$ 1,5 millones (£1 millón). La tercera compañía propuso adrizar el buque hundido y volver a ponerlo a flote con su carga a bordo, tras de lo cual sería extraído el asfalto, y se hundirían intencionadamente los restos del naufragio en aguas profundas. El costo de este método se calculaba que sería del orden de US\$950 000 (£653 000).

En su sesión de julio de 2001, el Comité concordó con el parecer del Director en el sentido de que, en vista del lugar del naufragio en una zona ambientalmente sensible, una operación para eliminar la amenaza de contaminación por el asfalto constituiría en principio 'medidas preventivas' según se definen en los Convenios de 1992. El Comité encargó al Director que examinase con los expertos del Fondo de 1992 y las autoridades francesas las medidas propuestas para eliminar el asfalto.

Los peritos del Fondo de 1992 examinaron los métodos propuestos y expresaron la opinión de que la propuesta de la tercera compañía era preferible por motivos tanto técnicos como de costo. Las autoridades francesas han indicado que también ellas están a favor de volver a poner a flote los restos del naufragio antes de extraer la carga, pero proponen desguazarlos en tierra más bien que hundirlos intencionadamente.

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

En la sesión de octubre de 2001 del Comité Ejecutivo, la delegación francesa indicó que las autoridades estaban en vías de procurar ofertas internacionales con respecto a las medidas propuestas. Aquella delegación manifestó asimismo que el Gobierno francés había procurado asesoría de los expertos del Fondo sobre las operaciones, para beneficiarse de la pericia técnica de los Fondos en estos asuntos y que el Gobierno francés adoptaría entonces su decisión y presentaría una reclamación de indemnización a su debido tiempo conforme a los procedimientos habituales.

14.6 ERIKA

(Francia, 12 de diciembre de 1999)

El siniestro

El 12 de diciembre de 1999 el buque tanque matriculado en Malta *Erika* (19 666 TRB) 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 31 000 toneladas de fueloil pesado, de las cuales unas 19 800 toneladas se derramaron en el momento del siniestro. La sección de proa se hundió a unos 100 metros de profundidad. La sección de popa se hundió a una profundidad de 130 metros, a unas 10 millas marinas de la sección de proa.

Quedaban unas 6 400 toneladas de carga en la sección de proa y otras 4 700 toneladas en la sección de popa.

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 respuesta en el mar conforme al plan nacional de emergencias, 'Plan Polmar Mer'. La Armada Francesa movilizó varias unidades para la recuperación de hidrocarburos en el mar. Los Gobiernos de Alemania, España, los Países Bajos y el Reino Unido también facilitaron embarcaciones de recuperación de hidrocarburos para asistir en la respuesta. Se informó que fueron recogidas del mar unas 1 100 toneladas de hidrocarburos.

El 25 de diciembre de 1999 se ocasionó una fuerte contaminación de las orillas por hidrocarburos en la región de St Nazaire, La Baule, Le Croisic y La Turballe. Posteriormente se dio una contaminación por hidrocarburos extensa pero intermitente en unos 400 kilómetros de litoral entre Finisterre y Charente Marítimo. Los Prefectos de los cinco Departamentos afectados iniciaron el plan nacional de emergencias, 'Plan Polmar Terre', y se encargaron de la limpieza del litoral con ayuda de las autoridades locales costeras, el Cuerpo de Defensa Civil, cuerpos de bomberos locales, el Ejército y voluntarios. Un total de unas 5 000 personas se dedicaron a la limpieza del litoral.

Si bien la retirada del petróleo a granel de las costas quedó concluida bastante rápidamente, era necesaria aún una considerable segunda limpieza en muchas zonas en 2000. La limpieza definitiva fue obstaculizada por la recontaminación de playas antes limpias, durante los temporales del fin de semana de Pascua y, eventualmente, durante los meses siguientes, probablemente por acumulaciones de hidrocarburos hundidos cerca de la costa. Aunque hubo una considerable mejora de la condición de la mayoría de las playas turísticas clave, no todas las orillas quedaron completamente limpias antes de comenzar la temporada turística principal en julio. En muchas zonas, se paró la limpieza durante la temporada turística principal, si bien en algunos casos los municipios emplearon equipos de limpieza locales durante todo el verano en playas turísticas seleccionadas.

Se reanudó la limpieza en otoño, y aunque las limitaciones del tiempo redujeron los empeños durante los meses de invierno, las operaciones para eliminar la contaminación residual empezaron en la primavera de 2001. Estas operaciones han sido emprendidas principalmente por contratistas especialistas.



Zona afectada por el siniestro del Erika

Llegada la temporada turística veraniega de 2001, había concluido casi toda la segunda limpieza, aparte de un reducido número de sitios difíciles en el Loira Atlántico y las islas de Morbihan. Continuaron los esfuerzos de limpieza en estos sitios durante el otoño, y en su mayoría quedaron concluidos en noviembre de 2001.

Se han recogido del litoral más de 200 000 toneladas de desechos oleosos, que han sido temporalmente almacenados. TotalFina, una compañía petrolera francesa, ha requerido los servicios de un contratista para tratar de la eliminación de los desechos recuperados, y la operación está en marcha. Se calcula que el costo de la eliminación de desechos será del orden de FFr300 millones (£28 millones).

Impacto del derrame

Los hidrocarburos entraron en varios puertos deportivos costeros, contaminando numerosas embarcaciones de recreo y amarres.

Las operaciones de limpieza han ocasionado daños a carreteras de varias comunas y departamentos.

Los hidrocarburos también afectaron a varias pesquerías de ostras y mejillones importantes.

Como resultado del programa de vigilancia introducido por las autoridades francesas y de las directrices publicadas por la Agence Française de Sécurité Sanitaire des Aliments (AFSSA), se ha comprobado que las reservas de marisco cultivado y natural de numerosas zonas contienen hidrocarburos acumulados en cantidades que superan los límites aceptables, situación que ha hecho necesaria la prohibición de la comercialización de los productos procedentes de dichas zonas. No se han impuesto vedas respecto a la pesca mar adentro de peces y crustáceos pelágicos, en vista de los bajos niveles de contaminación de las capturas.

Las vedas de recogida de marisco fueron levantadas progresivamente durante el verano de 2000, y en septiembre de 2000 todas las zonas estaban abiertas para la pesca y recogida de productos marinos, a excepción de una zona reducida del Loira Atlántico donde el marisco seguía contaminado. Esta veda fue levantada en septiembre de 2001.

Se desplegaron esfuerzos para reducir al mínimo el impacto del derrame en la producción costera de sal en las salinas del Loira Atlántico y la Vandea, y se han aplicado varios programas de vigilancia y



Erika: retirada de los residuos oleosos con grúa

análisis. Se reanudó a mediados de mayo de 2000 la producción de sal en Noirmoutier (Vande), a consecuencia de una mejora de la calidad del agua de mar, y se levantaron el 23 de mayo de 2000 las prohibiciones impuestas para impedir la toma de agua de mar en Guérande (Loira Atlántico). Desde esa fecha un grupo de productores independientes de Guérande intentaron reanudar la producción de sal pero se vieron impedidos de hacerlo. Los socios de una cooperativa que da cuenta de un 70% de la producción de sal en Guérande decidieron no producir sal en 2000 para proteger la confianza del mercado en el producto.

A petición del Fondo de 1992 y la Steamship Mutual, ha sido nombrado un perito del Tribunal para examinar la factibilidad de producir sal en 2000 en Guérande que cumpla los criterios relativos a la calidad y la protección de la salud humana. Se ha presentado documentación al perito del Tribunal, cuyo informe se espera en un futuro próximo.

Se han recibido reclamaciones por pérdida de producción de sal, debida a los retrasos del comienzo de la temporada de 2000 causados por la prohibición impuesta a la toma de agua de mar, de productores (tanto independientes como socios de la cooperativa) de Guérande y Noirmoutier.

La costa afectada sostiene una importante industria turística, particularmente en los meses del verano, que ha sido afectada en diversos grados durante la temporada turística de 2000 según la localización y tipo de actividad. Todo indica que la temporada de 2001 no fue muy afectada. No obstante, podrán presentarse reclamaciones por pérdidas incurridas durante la temporada de 2001 en zonas que quedaron contaminadas.

Retirada de los hidrocarburos restantes en los restos del naufragio

El Gobierno francés decidió que se extrajese el petróleo de las dos secciones de los restos del naufragio. Las operaciones de retirada de hidrocarburos fueron llevadas a cabo por un consorcio internacional durante el periodo comprendido entre el 6 de junio y el 15 de septiembre de 2000. No escaparon cantidades significativas de hidrocarburos durante las operaciones.

Procedimiento de limitación

A petición del propietario del buque, el Tribunal de Comercio de Nantes dictó una orden el 14 de marzo de 2000 abriendo el proceso de limitación. El Tribunal determinó la cuantía de limitación aplicable al *Erika* en FFr84 247 733 (£7,9 millones) y declaró que el propietario del buque había constituido el fondo de limitación mediante una carta de garantía expedida por la Steamship Mutual.

Un grupo de demandantes puso reparo a la aceptación por el Tribunal de la carta de garantía de la Steamship Mutual, sosteniendo que el fondo de limitación debía haber sido constituido en efectivo. En junio de 2001, el Tribunal se negó a asumir jurisdicción sobre esta cuestión.

Cuantía máxima de indemnización disponible

La cuantía máxima disponible para la indemnización en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992 es 135 millones de Derechos Especiales de Giro (DEG) por siniestro, incluida la suma pagada por el propietario del buque y su asegurador (artículo 4.4 del Convenio del Fondo de 1992). Esta cuantía será convertida en moneda nacional utilizando como base el valor que tenga la moneda de que se trate en relación con el DEG, en la fecha de la decisión de la Asamblea con referencia a la primera fecha de pago de indemnización.

Aplicando los principios estipulados por la Asamblea en el caso del *Nakhodka* el Comité Ejecutivo decidió en febrero de 2000 que la conversión se hiciese utilizando el tipo del DEG al 15 de febrero de 2000 y encargó al Director que hiciese los cálculos necesarios.

El cálculo del Director dio 135 millones de DEG = FFr1 211 966 811 (£113 millones), y el Comité refrendó dicho cálculo en su sesión de abril de 2000.

En septiembre de 2001 una asociación para la protección del mar, 'Keep it Blue', junto con otra entidad, la Confédération Maritime, presentaron una queja ante la fiscalía según la cual el Director había cometido fraude en relación con la decisión sobre la conversión de la cuantía máxima pagadera en Derechos Especiales de Giro (DEG) en virtud del Convenio del Fondo de 1992 traducida a francos franceses. El Director fue

acusado de haber violado el Convenio del Fondo de 1992 al convertir los DEG en francos en una fecha distinta a la estipulada en el Convenio y de haber efectuado personalmente el cálculo basándose en un tipo que él mismo escogió, es decir, el del 15 de febrero de 2000, mientras que debería haberse efectuado la conversión utilizando el tipo de cambio del 4 de abril de 2000, es decir, la fecha en la que la Asamblea había examinado la cuestión, privando con ello a las víctimas de FFr35 227 130 (£3,2 millones).

Estas alegaciones fueron notificadas por el Director en la sesión de octubre de 2001 del Comité Ejecutivo. El debate que siguió fue resumido así en el Acta de las Decisiones que fue aprobada por el Comité:

La decisión por la que se fijó la fecha que se ha de utilizar para la conversión de DEG a francos franceses había sido tomada por el Comité Ejecutivo y no por el Director. En contra de lo que se afirmaba en la demanda, el Director no había violado ningún Convenio sino que había efectuado la conversión de conformidad con las instrucciones del Comité Ejecutivo y había utilizado el 15 de febrero de 2000 como la fecha de conversión y que esto había sido un cálculo puramente matemático. Las medidas del Director habían sido respaldadas por el Comité Ejecutivo que, actuando con la autoridad que le había conferido la Asamblea, tenía el poder de tomar tal decisión. En su decisión sobre el caso del Nakhodka, la Asamblea había reconocido explícitamente que el Comité Ejecutivo tomaría las decisiones sobre la fecha para la conversión. La Asamblea había aprobado los informes en las sesiones del Comité Ejecutivo en las que se examinó esta cuestión.

En su sesión de octubre de 2001 la Asamblea refrendó la postura adoptada por el Comité Ejecutivo.

Compromisos de TotalFina y el Gobierno francés

En una carta al Fondo de 1992, TotalFina se comprometió a no promover las reclamaciones relativas al costo de cualesquiera inspecciones y las operaciones con respecto a los restos del naufragio, contra el Fondo de 1992 o contra el fondo de limitación constituido por el propietario del buque o su asegurador, en el caso y en la medida en que la presentación de tales reclamaciones culminase en

que la cuantía total de las reclamaciones derivadas de este siniestro excediera de la cuantía máxima de indemnización disponible en virtud de los Convenios de 1992, es decir 135 millones de DEG. TotalFina contrajo el mismo compromiso con respecto al coste de la recogida y la eliminación de los desechos de los hidrocarburos generados por las operaciones de limpieza, el coste de su participación en la limpieza de playas hasta un máximo de FFr40 millones y el coste de una campaña publicitaria destinada a restaurar la imagen turística de la costa del Atlántico hasta un máximo de FFr30 millones.

La delegación francesa informó al Comité en su sesión de abril de 2000 que el Gobierno francés también se había comprometido a no promover reclamaciones de indemnización contra el Fondo de 1992 o el fondo de limitación establecido por el propietario del buque o su asegurador, en el caso y en la medida en que la presentación de dichas reclamaciones culminase en que se excediera la cuantía máxima disponible en virtud de los Convenios de 1992. Aquella delegación señaló que se abordarían las reclamaciones del Gobierno francés antes que cualquiera de las reclamaciones presentadas por TotalFina, si se disponía de fondos después de haber pagado completamente todas las demás reclamaciones.

Nivel de los pagos del Fondo de 1992

El Comité Ejecutivo consideró en varias sesiones el nivel de los pagos del Fondo de 1992 respecto del siniestro del *Erika*.

El Comité recordó repetidamente que la Asamblea había opinado que el Fondo de 1992 debería ser prudente en los pagos de reclamaciones si existiera el riesgo de que la cuantía total de reclamaciones derivadas de un determinado siniestro pudiese exceder de la cuantía total de la indemnización disponible en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992, ya que en virtud del artículo 4.5 del Convenio del Fondo de 1992 todos los demandantes han de recibir el mismo tratamiento. También se recordó que la Asamblea había manifestado la opinión de que era necesario encontrar el justo equilibrio entre la importancia de que el Fondo de 1992 pague indemnización lo antes posible a las víctimas de los daños debidos a la contaminación por hidrocarburos y la necesidad de evitar una situación de pago en exceso.

En vista de la incertidumbre en cuanto a la suma total de las reclamaciones surgidas del siniestro del *Erika*, el Comité Ejecutivo decidió, en julio de 2000, que los pagos del Fondo de 1992 se limitasen al 50% de la cuantía de la pérdida o daños sufridos efectivamente por los respectivos demandantes, determinada por los expertos del Fondo de 1992.

A la luz de un extenso estudio efectuado en el Ministerio de Economía, Finanzas e Industria sobre la magnitud de los daños causados por el siniestro del *Erika* respecto a la industria del turismo y la opinión de los expertos del Fondo de 1992, el Comité Ejecutivo decidió en enero de 2001 aumentar el nivel de pagos del Fondo de 1992 del 50% al 60%.

Se efectuó un nuevo estudio en el Ministerio de Economía, Finanzas e Industria en junio de 2001. A la luz de un este estudio y la evaluación de la situación por el Director, el Comité Ejecutivo decidió, en julio de 2001, aumentar el nivel de pagos del Fondo de 1992 al 80%.

Se realizó un estudio complementario en octubre de 2001 en el Ministerio francés de Economía, Finanzas e Industria que concluyó que era posible la indemnización al 100% con un margen de seguridad de FFr350 millones (£33 millones).

El Comité Ejecutivo decidió, en su sesión de octubre de 2001 que, en vista de la incertidumbre que quedaba en cuanto al nivel de reclamaciones admisibles derivadas del siniestro del *Erika*, el nivel de los pagos se mantuviese en el 80%. También se decidió que el nivel de los pagos se revisase en la siguiente sesión del Comité.

Otras fuentes de fondos

El Gobierno francés ha introducido un plan para facilitar pagos de urgencia en el sector de pesca. Este plan es administrado por OFIMER (Oficina nacional interprofesional de los productos del mar y de la acuicultura), un organismo gubernamental adjunto al Ministerio de Agricultura y Pesca de Francia. La OFIMER puede efectuar pagos a los demandantes de hasta FFr200 000 (£19 000) sobre la base de su propia evaluación de las pérdidas, sin consultar con la Steamship Mutual y el Fondo de 1992. OFIMER ha manifestado que basa sus evaluaciones en los criterios estipulados en el Manual de Reclamaciones del Fondo de 1992. Al

31 de diciembre de 2001 OFIMER había pagado FFr27,3 millones (£2,5 millones) a los demandantes del sector de pesca y FFr13,2 millones (£1,2 millones) a los productores de sal.

El Gobierno francés ha introducido también un plan para facilitar pagos complementarios en el sector de turismo. El plan entró en funcionamiento en octubre de 2001, y se han efectuado pagos por un total de FFr24 millones (£2,2 millones).

Tramitación de reclamaciones

La Steamship Mutual y el Fondo de 1992 han establecido una Oficina de Tramitación de Reclamaciones en Lorient, que abrió sus puertas el 12 de enero de 2000. La Oficina de Tramitación de Reclamaciones tiene una plantilla de siete personas, ejerce la función de centro para los demandantes y los expertos técnicos contratados para examinar las reclamaciones de indemnización. Su función es puramente administrativa y no se ocupa de la evaluación de las reclamaciones.

Se ha contratado a unos 50 expertos para examinar las reclamaciones relativas a la limpieza, pesca, maricultura y turismo.

Debido al volumen de reclamaciones de indemnización presentadas como resultado del siniestro del *Erika*, particularmente en el sector de turismo, el Fondo de 1992, con apoyo de la firma de expertos de turismo contratada en Francia por el Fondo y la Steamship Mutual, ha elaborado un programa informático para asistir a los expertos en la evaluación de reclamaciones de indemnización. Este programa entró en funcionamiento en mayo de 2001. Dicho programa posibilita comparar datos relativos a nuevas reclamaciones con datos relativos a reclamaciones previamente evaluadas. Si los datos facilitados respecto a la reclamación que está siendo evaluada son consistentes con los respectivos a similares reclamaciones previamente evaluadas en el mismo sector y localización geográfica, se puede reducir sustancialmente el tiempo empleado en el proceso de evaluación.

Situación de las reclamaciones

Al 31 de diciembre de 2001, se habían presentado 5 840 reclamaciones de indemnización por un total de FFr912 millones (£85 millones).



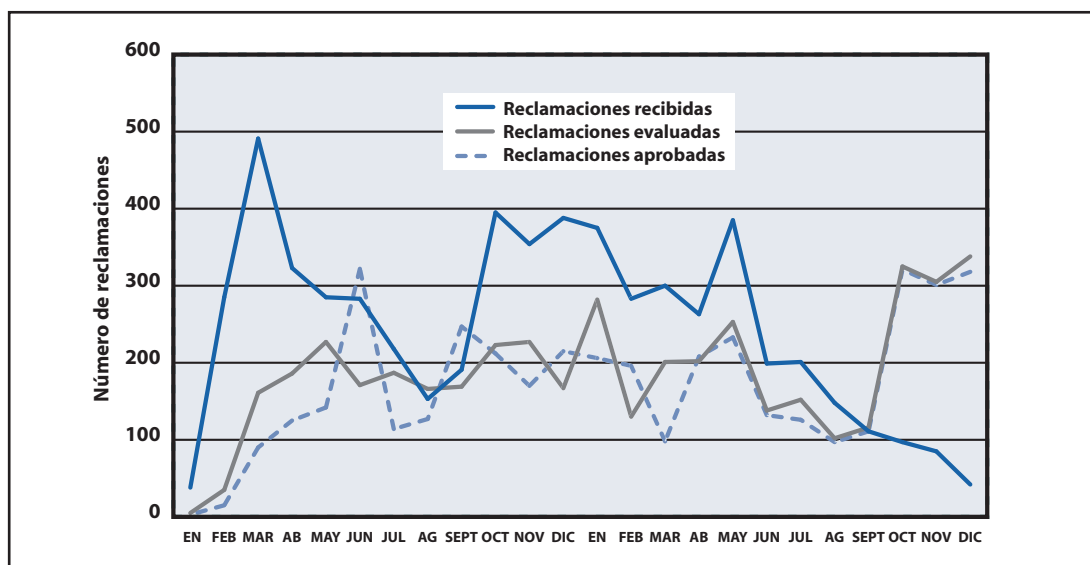
Erika: personal en la Oficina de Tramitación de Reclamaciones

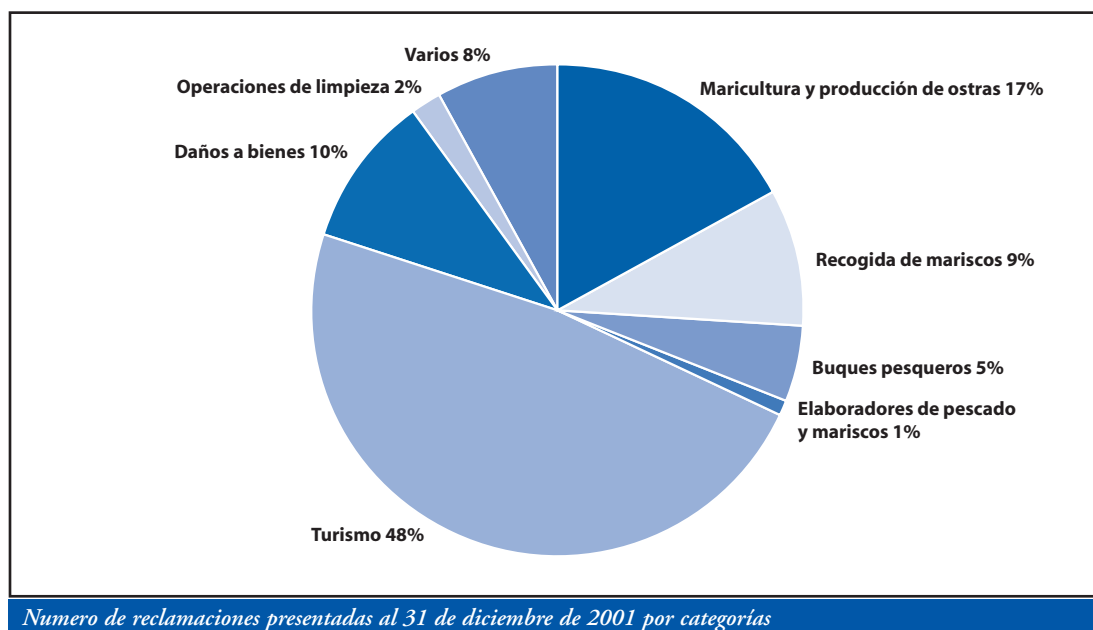
Se habían evaluado unas 4 705 reclamaciones que ascendían a FFr565 millones (£53 millones) en un total de FFr321 millones (£30 millones). Por consiguiente, se había evaluado el 81% del número total de las reclamaciones recibidas.

Se habían rechazado cuatrocientas veintiséis reclamaciones que ascendían a FFr59 millones (£5,5 millones). Muchas de las reclamaciones rechazadas están siendo reevaluadas sobre la base de la documentación adicional que han aportado los demandantes.

Se habían efectuado pagos de indemnización respecto de 3 362 reclamaciones por un total de FFr190 millones (£17,7 millones), del que la Steamship Mutual ha pagado FFr84 millones (£7,8 millones) y el Fondo de 1992 FFr106 millones (£9,9 millones).

Otras 1 135 reclamaciones por un total de FFr347 millones (£32 millones), estaban en vías de ser evaluadas o a la espera de que los demandantes facilitaran más información necesaria para completar la evaluación.





Los gráficos en esta página y en páginas 114 y 116 indican el número total de reclamaciones recibidas cada mes frente a las evaluadas y aprobadas durante el periodo entre enero 2000 y diciembre 2001, el número de reclamaciones presentadas por categoría y el proceso de reclamaciones en diversas categorías.

Tal y como se muestra en los cuadros en la siguiente página, existe una diferencia importante entre las diversas categorías de reclamaciones con respecto al progreso logrado en la evaluación de las reclamaciones. En determinadas categorías se había evaluado más del 90% de todas las reclamaciones y se habían efectuado pagos con respecto a más del 60% de reclamaciones de la mayoría de las categorías. La mayoría de las reclamaciones de estas categorías fueron presentadas relativamente pronto. Por otra parte, se ha evaluado el 75% de las reclamaciones del sector turístico pero de las 2 888 reclamaciones de dicho sector, 1 261 (43%) fueron presentadas después del 1 de marzo de 2001. Sigue habiendo un retraso entre el momento de la aprobación y el momento del pago, que se debe principalmente a que los demandantes no han aceptado las cuantías evaluadas.

Admisibilidad de las reclamaciones

Como se indica más arriba, el Fondo de 1992 ha examinado más de 4 700 reclamaciones. Durante 2001, algunas reclamaciones fueron remitidas al

Comité Ejecutivo para una decisión sobre su admisibilidad, ya que daban pie a importantes cuestiones de principio.

Criadero de ostras

En junio de 2001 el Comité Ejecutivo consideró la reclamación de una compañía ostrícola en un criadero de Cancale (Norte de Bretaña), a unos 100 kilómetros fuera de la zona afectada por los hidrocarburos del *Erika*, por pérdidas supuestamente causadas por una reducción de las ventas debida a la resistencia del mercado como resultado del siniestro del *Erika*.

El demandante compraba crías de ostras originarias del Golfo de Morbihan, dentro de la zona afectada. Estas crías de ostras se llevaban entonces a Cancale (fuera de la zona afectada) donde se criaban hasta su tamaño para el mercado. Las ostras recogidas eran devueltas a Crach (Morbihan) dentro de la zona afectada donde eran limpiadas, clasificadas y puestas en estanques para su depuración. Tras la depuración se ponía una etiqueta en el envase, identificando el lugar de origen del producto como Morbihan. Según el demandante, el 80% del producto depurado era vendido a mayoristas en Bretaña, el 15% a compradores en otras partes de Francia y el 5% a compradores del extranjero. Aunque toda la producción era normalmente procesada y comercializada en Crach, una parte podía haber sido procesada y vendida localmente en Cancale.

El Comité Ejecutivo estaba de acuerdo con el Director en que se cumplía el criterio de proximidad geográfica entre la actividad del demandante y la contaminación. El Comité estaba de acuerdo también en que debía considerarse que el negocio del demandante formaba parte integral de la actividad económica dentro de la zona afectada por el derrame. Por consiguiente el Comité consideró que existía un grado razonable de proximidad entre la contaminación y cualquier pérdida sufrida en efecto por el demandante y decidió que la reclamación era admisible en principio.

Reclamaciones por reducción de ingresos del impuesto de turismo

En su sesión de octubre de 2001 el Comité Ejecutivo examinó la admisibilidad de las

reclamaciones presentadas por cuatro comunas por reducción de ingresos del impuesto de turismo (taxe de séjour).

El impuesto de turismo es recaudado por las comunas que son reconocidas como lugares y destinos turísticos. La comuna fija anualmente el nivel del impuesto sobre la base de una cantidad fija por visitante por noche de estancia, variando dicha cantidad según el tipo de alojamiento. No se hace esta recaudación respecto a visitas de negocios. Los ingresos por impuesto de turismo se emplean por la comuna para soportar costos de actividades y servicios que se relacionen con los niveles del turismo en la comuna, entre otros la limpieza de las playas, recogida de basura, información y oficinas de turismo locales.

RECLAMACIONES PRESENTADAS AL 31 DE DICIEMBRE DE 2001

Categoría	Reclamaciones presentadas	Reclamaciones evaluadas		Reclamaciones por las que se han efectuado pagos		Reclamaciones rechazadas	
Maricultura y producción de ostras	977	966	99%	689	71%	66	7%
Recogida de mariscos	499	474	95%	316	63%	80	17%
Buques pesqueros	311	301	97%	251	81%	22	7%
Elaboradores de pescado y mariscos	32	29	91%	22	69%	4	14%
Turismo	2 888	2 168	75%	1 458	50%	222	10%
Daños a bienes	557	254	46%	165	30%	14	6%
Operaciones de limpieza	111	73	66%	53	48%	2	3%
Varios	465	440	95%	408	88%	16	4%
Total	5 840	4 705	81%	3 362	58%	426	9%

PAGOS AUTORIZADOS Y EFECTUADOS AL 31 DE DICIEMBRE DE 2001

Categoría	Pagos autorizados		Pagos efectuados	
	Número de reclamaciones	Cuántías FFr	Número de reclamaciones	Cuántías FFr
Maricultura y producción de ostras	856	31 300 147	689	22 560 109
Recogida de mariscos	378	3 688 360	316	3 152 658
Buques pesqueros	274	4 735 102	251	4 082 249
Elaboradores de pescado y mariscos	23	3 617 185	22	2 913 776
Turismo	1 653	133 172 574	1 458	122 042 046
Daños a bienes	226	2 996 303	165	2 627 482
Operaciones de limpieza	63	14 386 230	53	11 553 189
Varios	418	26 737 130	408	21 423 980
Total	3 891	220 633 031	3 362	190 355 489

Un examen inicial de las reclamaciones mostraba que la reducción en el ingreso del impuesto de turismo entre 1999 y 2000 en estas cuatro comunas está comprendida en una escala entre el 9 y 16%, comparable en términos amplios con el nivel estimado de reducción de la actividad económica turística en 2000 en las zonas afectadas por el siniestro del *Erika*.

Surgió la cuestión de si las reclamaciones por reducción de ingresos del impuesto de turismo eran admisibles para su indemnización.

El Director opinaba que estaba claro que la reducción de ingresos del impuesto de turismo era en gran medida resultado de la reducción del turismo causada por el siniestro del *Erika*. El Director consideraba por lo tanto que existe un grado razonable de proximidad entre la reducción de ingresos del impuesto de turismo y el siniestro del *Erika* y que por esta razón estas reclamaciones debían ser consideradas admisibles en principio.

Varias delegaciones estaban de acuerdo con el Director en que las reclamaciones eran admisibles en principio. Otras delegaciones expresaron reservas generales sobre la aceptación de las reclamaciones relativas a una reducción de ingresos del impuesto. Se señaló que, si bien los impuestos de turismo en cuestión eran recaudados para cubrir ciertos gastos específicos relativos al turismo, otros países contarían con su sistema general de impuestos o con el IVA para cubrir gastos de este tipo. Aquellas delegaciones señalaron que diferentes sistemas de impuestos pudieran dar lugar a diferente tratamiento entre Estados Miembros. Algunas delegaciones expresaron preocupaciones por que, al evaluar las reclamaciones por pérdidas debidas a la reducción de ingresos del impuesto de turismo, sería difícil determinar los ahorros potenciales que podrían haber resultado de una disminución en el turismo.

El Comité Ejecutivo decidió aplazar su decisión sobre la admisibilidad de las reclamaciones por reducción de ingresos del impuesto de turismo hasta su siguiente sesión.

La delegación francesa instó al Comité a prestar consideración ulterior a las reclamaciones ya que estas representaban una situación especial porque las comunas habían padecido auténticas pérdidas económicas y no tenían otro medio de recobrar dichas pérdidas. Aquella delegación consideró que las reclamaciones cumplían todos los criterios de admisibilidad del FIDAC.

Reclamación por reducción de ingresos del impuesto de aeropuerto

En octubre de 2001 el Comité Ejecutivo consideró una reclamación de FFfr336 739 (£31 000) presentada por la empresa que regenta el aeropuerto de Lorient Lann Bihoué por reducción de ingresos de impuestos de aeropuerto durante 2000. El impuesto de aeropuerto se percibe a FFfr42,06 por pasajero. Se sostenía que hubo una reducción de 8 007 pasajeros durante 2000 comparado con 1999.

Los datos históricos indican que el número de pasajeros en el aeropuerto varía en más del 5% de un año para otro, comparado con una disminución del 3% entre 1999 y 2000. Lorient es un aeropuerto nacional para el que los pasajeros turistas son sólo de limitada importancia.

El Comité Ejecutivo consideró que no se ha demostrado que la reducción de los pasajeros entre 1999 y 2000 y la consiguiente reducción de ingresos de impuestos de aeropuerto fueran causados por el siniestro del *Erika*. Por tal razón se rechazó la reclamación.

Ataque a la Oficina de Tramitación de Reclamaciones de Lorient

Se han hecho amenazas y alegaciones, principalmente por parte de una persona, contra el personal de la Oficina de Tramitación de Reclamaciones de Lorient, contra expertos contratados por la Steamship Mutual y el Fondo de 1992 y contra el Director. Dichas amenazas y alegaciones fueron hechas más o menos de forma continua.

A primeras horas de la mañana del sábado 15 de diciembre de 2001, una persona que anteriormente había causado daños a las oficinas del Fondo de 1992 en Lorient y Brest, condujo un tractor con una pala cargadora de ataque frontal contra la Oficina de Tramitación de Reclamaciones de Lorient, derribando varias ventanas y destrozando la puerta. Los dos policías presentes fuera de la oficina no pudieron impedir el ataque, pero detuvieron al agresor y lo llevaron a la comisaría. Luego de ser inculcado por el juez de instrucción, la persona fue puesta en libertad al día siguiente. El juez dictó una orden prohibiéndole visitar Lorient excepto para ver a su abogado.

A consecuencia de los graves daños causados a la Oficina de Tramitación de Reclamaciones, el

Director decidió suspender provisionalmente las operaciones de la Oficina hasta que se hubiesen efectuado las reparaciones necesarias.

El Fondo de 1992 y la Steamship Mutual formularán cargos contra el agresor.

El día del ataque el Fondo de 1992 dio a conocer un comunicado de prensa en Francia condenando el ataque del modo más enérgico. El Prefecto de Morbihan también dio a conocer una declaración el mismo día condenando categóricamente el ataque a la Oficina. El 19 de diciembre un portavoz del Ministerio francés de Relaciones Exteriores hizo una declaración pública en el sentido de que representantes de dicho Ministerio de Relaciones Exteriores, del Ministerio de Economía, Finanzas e Industria y del Ministerio del Interior, habían reiterado la condena del ataque contra la Oficina de Lorient.

La suspensión de operaciones de la Oficina de Tramitación de Reclamaciones, necesaria debido al ataque, se tradujo en un retraso en el pago de indemnización a las víctimas del siniestro del *Erika*. Con todo, el Fondo de 1992 desplegó vigorosos esfuerzos para reducir al mínimo la interrupción a fin de permitirle continuar llevando a cabo la tarea del Fondo, que es pagar indemnización a las víctimas del siniestro del *Erika*.

La Oficina de Tramitación de Reclamaciones de Lorient reanudó sus actividades el 2 de enero de 2002.

Causa del siniestro

Como el *Erika* estaba matriculado en Malta, la Autoridad Marítima de Malta efectuó una investigación por el estado de abanderamiento sobre este siniestro. La Autoridad Marítima de Malta dio a conocer su informe en septiembre de 2000.

La Comisión Permanente de Investigación francesa sobre los Siniestros Marítimos (La Commission Permanente d'enquête sur les évènements de mer, CPEM) también ha llevado a cabo una investigación. El informe de dicha investigación se publicó en diciembre de 2000.

Las conclusiones de la investigación de la Autoridad Marítima de Malta pueden resumirse así:

- 1 No es posible determinar con certidumbre la causa del fallo estructural inicial y subsiguiente. Es probable que el fallo fuese causado por una combinación de corrosión, fisuras y roturas locales, calidad de las reparaciones llevadas a cabo durante el reconocimiento especial en 1998, calidad de los reconocimientos llevados a cabo por RINA, vulnerabilidades en el proyecto del buque y condiciones del mar.
- 2 El *Erika* estaba construido conforme a los reglamentos aplicables en la época, y en algunos aspectos rebasaba las prescripciones de hoy en términos de especificaciones.
- 3 El *Erika* había encontrado muy mal tiempo durante toda la travesía desde Dunquerque. No obstante, el buque no debía haber quedado abrumado por las cargas debidas al oleaje que encontró durante su última travesía ni por las cargas sobre el casco, incluso teniendo en cuenta la reducción de espesor medido durante el último reconocimiento especial.
- 4 El grado de deterioro local, evidente de las tomas del ROV, indica que tal corrosión no podía haber ocurrido en los 16 meses que habían transcurrido desde el último reconocimiento especial. Es probable que existiese corrosión significativa después de las reparaciones en un astillero de Bijela (Croacia) llevadas a cabo en 1998 y que no hubiese sido vista o anotada para ser reparada por el inspector encargado.
- 5 Los reconocimientos realizados por RINA en Bijela en 1998 y en Augusta (Italia) en 1999 no lograron identificar y/o anotar zonas significativas con corrosión localizada. Los gestores del buque que atendían a este mientras estaba en dique seco en Bijela tampoco lograron identificar y/o anotar zonas significativas con corrosión localizada ni vigilar las reparaciones correctamente.
- 6 La verificación Internacional de Gestión de la Seguridad (IGS), realizada por RINA, no logró identificar adecuadamente y/o anotar los problemas que existían en el modo en que algunos buques eran administrados por la compañía gestora del *Erika*.

- 7 El capitán no logró efectuar una evaluación y observación realistas de la situación luego de la escora inicial del buque.
- 8 No existen pruebas ni razón alguna para creer que el uso del alcohol o drogas fueran factores en la conducta del capitán o la tripulación al responder a la rotura del casco y durante la evacuación de la tripulación.
- 9 El análisis efectuado a raíz de siniestros similares ha indicado que es extremadamente improbable que un objeto flotante independiente pudiera golpear el forro exterior del costado de un buque, en navegación, con suficiente energía para causar una desgarradura.
- 3 Las inadecuadas reparaciones efectuadas en el astillero de Bijela fueron también un factor decisivo en la secuencia de acaecimientos que llevaron al siniestro.
- 4 El debilitamiento de la estructura en la región de los tanques de lastre No. 2 se debió al mantenimiento insuficiente y al correspondiente rápido desarrollo de la corrosión, desembocando en una serie de rupturas que causaron el derrumbe de toda la estructura. Este factor fue hasta tal punto decisivo que los demás factores pueden considerarse como secundarios. El estado del buque y su rápido deterioro en las últimas horas de su vida eran tales que nada podía haber impedido el desastre.

Las conclusiones de la Comisión francesa pueden resumirse así:

- 1 El *Erika* era un buque viejo, que era utilizado para transportar productos negros a tarifas de flete que eran insuficientes para cubrir costos, a menos que estos costos, especialmente los de mantenimiento, fuesen drásticamente reducidos.
- 2 El *Erika* siempre había sido 'sensible' a la corrosión, pero realmente empezó a deteriorarse cuando los tanques laterales No. 4 y especialmente No. 2 se convirtieron en tanques dedicados a lastre. Dan testimonio de ello:
 - a) Las medidas efectuadas del espesor del interior de los tanques en 1997 y especialmente en 1998 revelaron un espesor medio general aceptable excepto en los tanques de lastre No.2.
 - b) La ausencia o malas condiciones del revestimiento protector e insuficiente protección catódica.
 - c) La sustitución de la mitad de los rigidizadores de cubierta longitudinales y los de las partes superiores de prácticamente todas las almas transversales en los tanques de lastre No.2.
 - d) La extensa corrosión y depósitos de herrumbre observados por el ROV.

Los abogados del Fondo de 1992 y los expertos técnicos del mismo están estudiando los informes de la Comisión de Investigación francesa y las autoridades de Malta.

Se está efectuando una investigación penal sobre la causa del siniestro por un juez de instrucción de París. Durante 2000 se presentaron acusaciones contra el capitán del *Erika*, el representante del propietario matriculado (Tevere Shipping), el presidente de la compañía gestora (Panship Management and Services Srl), la propia compañía gestora, el gerente adjunto del Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage (CROSS), tres oficiales de la Armada francesa que eran responsables de controlar el tráfico marítimo frente a la costa de Bretaña, la sociedad de clasificación (RINA) y uno de los gerentes de RINA. En diciembre de 2001 se presentaron cargos contra TotalFina y algunos de sus ejecutivos basados en el informe de un experto designado por el Tribunal. La investigación aún no ha concluido.

A petición de varias partes, el Tribunal de Comercio de Dunquerque ha designado expertos para investigar la causa del siniestro ('expertise judiciaire'). El Tribunal decidió que la investigación debería correr a cargo de un grupo de cuatro expertos. La mayoría de las partes interesadas han participado en el proceso.

El Fondo de 1992 sigue las investigaciones llevadas a cabo por el Tribunal de Dunquerque por mediación de sus abogados franceses y expertos técnicos.

Peritajes judiciales para evaluar los daños

Conforme al derecho francés, una persona que haya sufrido daños tiene derecho a un reconocimiento del Tribunal ('expertise judiciaire') destinado a determinar su pérdida.

En abril de 2000 el Consejo General de la Vandea y una serie de otros órganos regionales solicitaron que el Tribunal de Sables d'Olonne designase expertos para evaluar los daños de contaminación de los sectores afectados, en particular la pesca, la industria del turismo, municipios, departamentos y regiones. Asimismo pidieron que el Tribunal ordenase al Fondo de 1992 que interviniese en el proceso. La solicitud fue cursada, no por los demandantes particulares de los sectores de pesca y turismo, sino por órganos públicos regionales.

En una audiencia del Tribunal, el Fondo 1992 declaró que no objetaba en principio a que se le obligase a intervenir en el proceso. Sin embargo, el Fondo no estaba de acuerdo con la prórroga propuesta del mandato para los expertos del Tribunal. El Fondo puntualizó que, si el Tribunal diese a los expertos el mandato propuesto, ello les impondría una carga de trabajo considerable. El Fondo informó al Tribunal que la tarea propuesta, es decir determinar las pérdidas sufridas por todas las víctimas, era exactamente la tarea llevada a cabo por los expertos contratados por la Steamship Mutual y el Fondo de 1992. Se llamó la atención sobre la política establecida por el Fondo para procurar alcanzar soluciones extrajudiciales. El Fondo solicitó que el mandato propuesto de los expertos se modificase en el sentido que los expertos efectuasen una evaluación de los daños sólo previa solicitud específica formulada en forma individual por las víctimas, a fin de evitar interferencia con la tramitación de reclamaciones llevada a cabo a través de la Oficina de Tramitación de Reclamaciones en Lorient. En mayo de 2000, el Tribunal de Sables d'Olonne decidió conforme a la solicitud del Fondo.

Solicitudes correspondientes fueron cursadas por comunas del Loira Atlántico y Charente Marítimo a los tribunales administrativos de Nantes y Poitiers. Los Tribunales designaron los mismos expertos que ya habían sido nombrados por el Tribunal de Sables d'Olonne para evaluar los daños sufridos por los demandantes respectivos.

Los expertos judiciales celebraron reuniones a principios de diciembre de 2000 y en septiembre de 2001.

Acciones judiciales en Francia contra TotalFina, el propietario del buque y otros

En abril y mayo de 2000 una serie de órganos públicos y privados entablaron acciones judiciales en varios tribunales de Francia contra las siguientes partes y solicitaron que el Tribunal juzgase a los demandados mancomunada y solidariamente responsables por los daños que no estuviesen cubiertos por el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992:

- TotalFina SA
- Total Raffinage Distribution SA
- Total International Ltd
- Total Transport Corporation
- Tevere Shipping Co Ltd (el propietario matriculado del *Erika*)
- Steamship Mutual
- Panship Management and Services Srl (la compañía gestora del *Erika*)
- RINA (Registro Italiano Navale) (sociedad de clasificación del *Erika*)

Los demandantes han sostenido que la Tevere Shipping Company Ltd y Panship tenían responsabilidad ilimitada, debido al hecho de que el *Erika* era innavegable. Se ha argumentado que RINA no había cumplido sus obligaciones de efectuar el reconocimiento y vigilancia del *Erika* y, al permitir a la nave hacerse a la mar el 24 de noviembre de 1999, a sabiendas de que precisaba reparaciones urgentes, habían asumido deliberadamente un riesgo al saber que podrían ocurrir daños. En cuanto a Total, los demandantes han declarado que esta empresa había fletado una nave construida hacía 25 años y cuyo certificado de clase había expirado. Han sostenido también que Total no había inspeccionado la nave como es debido y que, en definitiva, Total no había adoptado las medidas necesarias durante las 24 horas que habían inmediatamente precedido al siniestro para garantizar el salvamento del *Erika*.

El Fondo de 1992 ha solicitado que se le permitiese intervenir en el proceso. Hasta ahora sólo han tenido lugar audiencias procesales.

En junio de 2000 una comuna del Loira Atlántico entabló acción judicial contra el Grupo TotalFina en el Tribunal de Comercio de Saint Nazaire por razón de que el producto transportado por el *Erika* debía ser considerado como desechos y que TotalFina debía, por consiguiente, ser responsable de cualquier daño causado por dicho producto. El Fondo consideró que, como esta acción quedaba fuera del ámbito de los Convenios de 1992, el Fondo de 1992 no debía intervenir en el proceso.

En sentencia dictada en diciembre de 2000, el Tribunal de Comercio rechazó la acción. El Tribunal sostuvo que, a fin de ser considerada como desecho, una sustancia o producto debe estar destinada a su abandono, lo que no fue el caso con respecto al fueloil N°2 transportado a bordo del *Erika* que había sido vendido por Total International a una compañía italiana. La comuna ha apelado contra esta sentencia. El Tribunal de Apelación todavía no ha dictado su fallo.

Acción judicial en Italia incoada por RINA SpA/Registro Italiano Navale

A finales de abril de 2000 RINA SpA y el Registro Italiano Navale⁵ incoaron acción judicial en el Tribunal de Siracusa (sección de Augusta) (Italia) contra los siguientes demandados:

- Tevere Shipping Co Ltd
- Panship Navigational and Services Srl
- Steamship Mutual
- Consejo General de la Vandeia
- TotalFina SA
- Total Fina Raffinage Distribution SA
- Total International Ltd
- Total Transport Corporation
- Selmont International Inc
- El Fondo de 1992
- El Estado francés

RINA SpA y el Registro Italiano Navale pidieron que el Tribunal declarase que no eran responsables, ni mancomunada ni solidaria ni alternativamente, por el hundimiento del *Erika* ni por la contaminación de la costa francesa, ni por ninguna otra consecuencia del siniestro cualquiera que sea.

Los demandantes pidieron asimismo que, en caso de que se les juzgase responsables y hubiese un

nexo causal entre esta responsabilidad hipotética y las consecuencias del siniestro, el Tribunal debía declarar que no tendrían obligación alguna de pagar indemnización a ninguno de los demandados por cualquier causa, ya fuera directa o indirectamente o por vía de recurso. Pidieron además que el Tribunal declarase que esta responsabilidad hipotética se limitase, tal como se dispone en el Reglamento aplicable de los demandantes⁶.

En el alegato al Tribunal, los demandantes declararon que el Registro Italiano Navale clasificó al *Erika* en agosto de 1998 y que RINA había llevado a efecto un reconocimiento anual del *Erika* que comenzó el 16 de agosto de 1999 en Génova (Italia) y había concluido el 24 de noviembre de 1999 en Augusta (Italia). Los demandantes declararon que, como varias partes habían hecho pública su intención de involucrar a RINA por omisiones durante un reconocimiento el 24 de noviembre de 1999, ellos tenían interés en obtener lo antes posible un fallo declarándoles no responsables del siniestro y sus consecuencias, manteniendo que no había nexo causal entre cualquier conducta de los demandantes y el siniestro.

Los demandantes han mantenido que los Tribunales italianos son competentes conforme al artículo 5.3 del Convenio de Bruselas de 1968 sobre Jurisdicción y Ejecución de Sentencias en Asuntos Civiles y Comerciales, que dispone que una persona domiciliada en un Estado Contratante podrá ser demandada en otro Estado Contratante en cuestiones relativas a lesión jurídica, delito o cuasidelito, en los tribunales del lugar en que haya ocurrido el suceso perjudicial.

Los demandantes han argumentado que las disposiciones de encauzamiento en los artículos III.1 y III.4 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 excluyen toda responsabilidad de las sociedades de clasificación. También han mantenido que ha quedado establecido por destacados casos ingleses y estadounidenses que el propietario del buque es la única parte responsable del funcionamiento, mantenimiento y navegabilidad de la nave, y que no hay tal responsabilidad que corresponda a la sociedad de clasificación, que no es ni garante ni aseguradora de la nave clasificada.

⁵ Según los demandantes, RINA SpA substituyó al Registro Italiano Navale como sociedad de clasificación de Italia el 1 de agosto de 1999.

⁶ Este Reglamento dispone: En ningún caso la responsabilidad de RINA, independientemente de la cuantía de los daños reclamados, excederá del valor igual a cinco veces el total de los honorarios recibidos por RINA en consideración a los servicios prestados de los que derivan los daños.

El Fondo de 1992, el Estado francés y las compañías del Grupo Total sostenían que la acción de los demandantes era nula debido al hecho de que los demandantes no habían proporcionado detalles suficientes sobre los fundamentos de su acción. En febrero de 2001 el Tribunal desestimó la defensa de nulidad.

En marzo de 2001 el Fondo de 1992 inició acción judicial, conforme a un procedimiento especial, directamente ante el Tribunal Supremo de Casación solicitando que el Tribunal decidiese que el artículo 5.3 del Convenio de Bruselas no se aplica a la acción de los demandantes, ya que se relaciona con una declaración de no responsabilidad. Posteriormente el Gobierno francés y las compañías del Grupo Total entablaron acciones correspondientes. A consecuencia de este procedimiento, el Tribunal de Siracusa suspendió el proceso sobre el fondo del asunto en espera de esta decisión del Tribunal de Casación. Se espera que la audiencia ante el Tribunal de Casación se celebrará en 2002.

Acciones del Fondo de 1992 contra RINA Spa y Registro Italiano Navale

A fin de proteger la posición del Fondo de 1992, el Fondo entabló acciones judiciales contra RINA SpA y el Registro Italiano Navale en los Tribunales de Comercio de Vannes, La Roche sur Yon y Lorient, solicitando que los tribunales se uniesen al Fondo de 1992 en el proceso comenzado por el Consejo General de Morbihan y otros. El Fondo de 1992 pidió que los tribunales suspendiesen los procedimientos hasta que hubiesen concluido los resultados de las diversas investigaciones sobre la causa del siniestro. El Fondo de 1992 subrayó que sus acciones eran de naturaleza conservadora y que el Fondo se reservaba el derecho a presentar en una fase posterior reclamaciones contra los dos demandados por el reintegro de las sumas que el Fondo pudiese haber pagado en virtud de los Convenios de 1992 a las víctimas de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, y que el Fondo también se reservó el derecho de incoar acciones similares contra cualquier otra parte que pudiese ser responsable, a la luz de los resultados de las investigaciones sobre la causa del siniestro.

No ha habido novedades durante 2001 respecto a las acciones judiciales entabladas por el Fondo de 1992.

14.7 AL JAZIAH 1

(Emiratos Árabes Unidos, 24 de enero de 2000)

Véanse páginas 90 a 93.

14.8 SLOPS

(Grecia, 15 de junio de 2000)

El siniestro

La instalación de recepción de hidrocarburos de desecho matriculada en Grecia *Slops* (10 815 TRB) con una carga de unos 5 000 m³ de agua oleosa, entre 1 000 y 2 000 m³ de los cuales se creía eran petróleo, sufrió una explosión y se incendió en un fondeadero del puerto del Pireo (Grecia). Se derramó del *Slops* una cantidad desconocida pero sustancial de hidrocarburos, parte de los cuales ardieron en el incendio que siguió.

Parece que el *Slops* no tenía seguro de responsabilidad conforme al Artículo VII.1 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992.

Quedaron afectados amarraderos portuarios, diques secos y astilleros de reparación al norte del fondeadero, antes de que los hidrocarburos derivasen hacia el sur, fuera de la zona portuaria, y se depositasen en varias islas. Un contratista local emprendió operaciones de limpieza en el mar y en tierra.

Aplicabilidad del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y del Convenio del Fondo de 1992

El *Slops*, que fue matriculado en el Registro de Buques del Pireo en 1994, estaba originalmente proyectado y construido para el transporte de hidrocarburos a granel como carga. En 1995 fue objeto de una transformación importante, en el transcurso de la cual se le separó la hélice y sus máquinas fueron desactivadas y oficialmente precintadas. Se ha indicado que la finalidad de precintar las máquinas y separar la hélice era modificar la categoría de la embarcación de buque a la de una instalación flotante para la recepción y tratamiento de desechos oleosos. Desde la transformación, el *Slops* parece haber permanecido permanentemente fondeado en su lugar actual y ha sido utilizado exclusivamente como unidad de almacenamiento y tratamiento de desechos oleosos. La Autoridad Portuaria local confirmó que el *Slops* había permanecido permanentemente

fondeado desde mayo de 1995 sin equipo de propulsión. Se tiene entendido que los residuos oleosos recuperados de las lavazas tratadas fueron vendidos como combustible de calidad inferior.

Se planteó la cuestión de si la embarcación estaba comprendida dentro de la definición de 'buque' conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992. Dicha definición figura en la página 91. El Comité Ejecutivo consideró este asunto en julio de 2000.

El Comité Ejecutivo recordó que la Asamblea del Fondo de 1992 había decidido que las unidades móviles mar adentro, a saber las unidades flotantes de almacenamiento (FSU) y las unidades flotantes de producción, almacenamiento y descarga (FPSO), debían ser consideradas como buques sólo cuando transportasen hidrocarburos como carga en una travesía de ida o vuelta de un puerto o terminal situado fuera del yacimiento en el que normalmente prestasen servicio. El Comité tomó nota de que esta decisión había sido adoptada sobre la base de las conclusiones del Segundo Grupo de Trabajo Intersesiones que había sido creado por la Asamblea para estudiar este asunto. El Comité tomó nota asimismo de que, si bien el Grupo de Trabajo había estudiado principalmente la aplicabilidad de los Convenios de 1992 respecto a unidades móviles en la industria petrolera en el mar, no había una diferencia significativa entre el almacenamiento y tratamiento de crudos en la industria mar adentro y el almacenamiento y tratamiento de desechos oleosos derivados del transporte marítimo. Se señaló además que el Grupo de Trabajo había adoptado el parecer de que, a fin de ser considerada como buque conforme a los Convenios de 1992, una unidad móvil mar adentro debía, entre otras cosas, tener hidrocarburos persistentes a bordo **como carga o como combustible**.

Una serie de delegaciones expresaron la opinión de que, como el *Slops* no se dedicaba al transporte de hidrocarburos a granel como carga, no se le podía considerar como 'buque' a los efectos de los Convenios de 1992. Una delegación señaló que esto venía apoyado por el hecho de que las autoridades griegas habían eximido a la unidad móvil de la necesidad de llevar seguro de responsabilidad de conformidad con el artículo VII.1 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992.

El Comité decidió que, por las razones expuestas más arriba, el *Slops* no fuese considerado como 'buque' a los efectos del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992, y que por lo tanto estos Convenios no se aplicaban a este siniestro.

Reclamación de un contratista de limpieza griego

En octubre de 2000, abogados radicados en Londres que actuaban por cuenta del contratista que había efectuado operaciones de limpieza, se pusieron en contacto con el Fondo de 1992 solicitando que el Comité Ejecutivo revocase su decisión anterior y aceptase que el *Slops* era un 'buque' a los efectos del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992. En apoyo de la afirmación del demandante, los abogados hicieron hincapié en la primera parte de la definición de 'buque', esto es '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'. Argumentaron además que la salvedad en la definición, que exige que el buque 'esté efectivamente transportando hidrocarburos a granel como carga', se refiere a buques de carga combinados, esto es OBOs, y por lo tanto no era pertinente a la situación presente.

El Director informó al demandante que no estaba dispuesto a presentar la reclamación al Comité Ejecutivo para su consideración ulterior.

Los abogados que actuaban por cuenta del demandante indicaron que este seguía opinando que el *Slops* estaba comprendido dentro de la definición de 'buque' conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992. Solicitaron que el Fondo de 1992 presentara la reclamación a arbitraje obligatorio tal como está previsto en el artículo 7.3 del Reglamento interior del Fondo de 1992.

El demandante argumentó que la cuestión de si el *Slops* estaba comprendido dentro de la definición de 'buque' en los Convenios de 1992 era una cuestión de interpretación de la redacción de dicha definición. En cuanto a las conclusiones del Grupo de Trabajo Intersesiones, el demandante puntualizó que el asunto de si las unidades flotantes de almacenamiento estaban comprendidas dentro del ámbito de aplicación de los Convenios de 1992 nunca fue considerado cuando se redactaron dichos Convenios. En su

opinión, las deliberaciones del Segundo Grupo de Trabajo Intersesiones representaban un intento posterior de definir lo que abarcaban los Convenios. También ha señalado que la Asamblea reconoció que la decisión final respecto a la aplicabilidad de los Convenios de 1992 a las unidades móviles mar adentro era una cuestión para los tribunales nacionales. El demandante expresó la opinión de que la controversia podía zanjarse de modo más económico y rápido mediante arbitraje.

El Comité refrendó la opinión del Director de que no sería apropiado someter a arbitraje la cuestión de si era correcta la interpretación de la definición por los Órganos Rectores. El Comité expresó la opinión de que, si el demandante no aceptase la postura del Comité Ejecutivo a este respecto, debía seguir el procedimiento para la solución de controversias estipulado en los Convenios de 1992, esto es entablar una acción contra el propietario del buque y el Fondo de 1992 por mediación del tribunal nacional competente.

Se tiene entendido que el demandante puede entablar una acción judicial contra el Fondo de 1992.

14.9 SINIESTRO EN SUECIA

(Suecia, 23 de septiembre de 2000)

El siniestro

Entre el 23 de septiembre y el 9 octubre de 2000, hidrocarburos persistentes llegaron a las orillas de Fårö y Gotska sandön, dos islas al norte de Gotland en el Mar Báltico, y a varias islas del archipiélago de Estocolmo.

La Guardia Costera sueca y otras autoridades nacionales y locales emprendieron operaciones de limpieza, cuyo resultado fue la recogida de unos 20 m³ de hidrocarburos del mar y de la costa.

Las investigaciones de las autoridades suecas indicaron que los hidrocarburos podían haber sido descargados el 3 de septiembre de 2000 dentro de la Zona Económica Exclusiva de Suecia al este de Gotland, posiblemente del buque tanque de Malta *Alambra*, que había pasado por la zona a la hora supuesta del derrame de

hidrocarburos en una travesía en lastre a Tallinn, Estonia (véase página 93).

Según la Guardia Costera, los análisis de muestras de hidrocarburos de las islas contaminadas corresponden a los de las muestras tomadas del *Alambra*.

El *Alambra* estaba inscrito en la London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Ltd (London Club).

El propietario del buque y el asegurador sostienen que los hidrocarburos no procedían del *Alambra*.

Limitación de la responsabilidad

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

La cuantía de limitación aplicable al *Alambra* conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 es 32 684 760 DEG (£28 millones).

Reclamaciones de indemnización

La Guardia Costera, así como otras autoridades nacionales y locales, incurrieron en costos por operaciones de limpieza. Aunque no se ha concluido la evaluación de los costos, se espera que sean inferiores a la cuantía de limitación aplicable al *Alambra*.

Las autoridades suecas han indicado que intentarán recuperar sus costos del propietario del buque, pero en caso de que no lo consigan, pueden promoverse reclamaciones contra el Fondo de 1992 si las autoridades pudieran probar que los daños resultaron de un siniestro en que interviene un buque tal como se define en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (véase página 91).

14.10 NATUNA SEA

(Indonesia, 3 de octubre de 2000)

Véanse páginas 94 a 97.

14.11 BALTIC CARRIER

(Dinamarca, 29 de marzo de 2001)

El siniestro

El *Baltic Carrier* (23 235 TRB), matriculado en las Islas Marshall, transportaba unas

30 000 toneladas de fueloil pesado cuando, el 29 de marzo de 2001, fue abordado por el *Tern* (20 362 TRB), granelero cargado de azúcar matriculado en Chipre, a unas 30 millas al nordeste de Rostock (Alemania). El abordaje causó una perforación de aproximadamente 20m² en uno de los tanques de carga del *Baltic Carrier*, dando como resultado la fuga de unas 2 500 toneladas de fueloil pesado.

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

Los hidrocarburos derramados fueron a la deriva hacia el noroeste del punto de abordaje y pronto se acercaron a la costa danesa justo al norte de la isla de Falster. Se hallaron considerables cantidades de hidrocarburos flotando frente a las islas de Møn y Falster así como en los brazos de mar entre Falster, Sjælland y Møn. La peor contaminación de la orilla ocurrió a lo largo de las costas del sur de Farø y Bogø. Una contaminación menor de las playas ocurrió a lo largo de todas las costas del sur de Møn, a lo largo de la costa norte de Falster y a lo largo de las zonas costeras de Sjælland al este de Vordingborg.

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

Expertos de la International Tanker Owners Pollution Federation Ltd (ITOPF) se personaron al lugar del siniestro en representación del Gard Club y del Fondo de 1992.

Operaciones de limpieza en Dinamarca

La Guardia Costera danesa respondió al derrame con siete de sus navíos de respuesta contra la contaminación por hidrocarburos. Las autoridades suecas y alemanas despacharon tres y dos navíos de respuesta, respectivamente, en virtud de lo estipulado en la Convención sobre la Protección del Medio Marino en la zona del Mar Báltico (Convención de Helsinki).

Debido a la naturaleza de los hidrocarburos, se emplearon cucharas mecánicas con mejores resultados que las raseras en la recuperación de la mezcla de hidrocarburos y agua. Tras un reajuste

respecto al contenido de agua, se calculó que se recuperaron aproximadamente 900 toneladas de hidrocarburos, es decir aproximadamente un tercio de la cantidad de hidrocarburos derramada.

Se emplearon barreras flotantes para proteger las entradas de los puertos de pequeña dimensión, para contener los hidrocarburos en el mar a fin de facilitar la recogida, y para arrastrar los hidrocarburos hacia la costa para su recuperación desde tierra. También se desplegaron barreras flotantes para proteger las zonas ecológicamente sensibles, inclusive las tierras pantanosas y hábitats de aves.

Como los hidrocarburos alcanzaron una serie de zonas de aguas someras, no había más que una posibilidad limitada de efectuar operaciones de recuperación desde el agua. En zonas de profundidad superior a 70 cm, botes de servicio de poco calado de la Guardia Costera sueca pudieron recuperar hidrocarburos. Sin embargo, en muchas zonas ni siquiera estos botes pudieron funcionar.

La respuesta en el mar terminó el 2 de abril de 2001, cuando se comprobó que no se podía encontrar más hidrocarburos flotando en mar abierta accesible a grandes buques. Llegado el 6 de abril, todos los navíos de respuesta habían descargado los hidrocarburos recogidos en gabarras de almacenamiento temporal. Un navío danés se mantuvo en espera algún tiempo más, al igual que hicieron los botes suecos de poco calado.

En la fase de emergencia, la limpieza en tierra fue organizada por la Agencia Danesa de Gestión de Emergencia (la Agencia). En la limpieza de la orilla intervinieron varios cientos de personas, incluidos reclutas, policías, obreros municipales, contratistas y voluntarios locales.

El equipo especializado de respuesta a la contaminación por hidrocarburos para las actividades desde tierra fue facilitado por la Agencia desde sus reservas de emergencia, por los servicios de emergencia suecos y por un fabricante de equipo de respuesta danés. Gran parte del equipo pesado (por ejemplo excavadoras), el transporte terrestre y los operadores del equipo fueron facilitados por contratistas comerciales locales o agricultores de la zona. La recuperación se llevó a cabo empleando cucharas mecánicas y camiones de vacío. Se efectuó la recuperación

manual en zonas inaccesibles para el equipo pesado, a lo largo de las playas ligeramente contaminadas y en zonas con un sustrato rocoso/guijarroso o en medios más sensibles.

Cuando se terminó la fase de respuesta de emergencia el 9 de abril de 2001, la responsabilidad de la limpieza se transfirió a los municipios interesados. Los municipios deliberaron entre ellos respecto a las técnicas y normas para la limpieza de las orillas a escala fina. Solicitaron asistencia de la Agencia para la coordinación de las operaciones.

Los trabajos de limpieza, inclusive la limpieza a escala fina del litoral y la remoción de los desechos oleosos concluyeron en el verano.

La mezcla de hidrocarburos y agua recogida en las operaciones en el mar fue llevada por las respectivas naves de respuesta al cercano puerto de Vordingborg, donde fue transferida a gabarras. Los hidrocarburos y los residuos embadurnados recuperados de las orillas se transfirieron a un almacenamiento temporal en gabarras y en tierra.

En armonía con la política danesa, la mayor parte de los hidrocarburos y los residuos oleosos

recogidos fueron eliminados mediante incineración.

Se han notificado más de 2 000 aves muertas, entre ellas cisnes, garzas, patos, y pollas de agua. De conformidad con la política danesa, no se efectuó el lavado de aves. Se consideró además que muchas aves habrían muerto antes de que pudieran llevarse a las instalaciones de lavado.

Contaminación en Suecia

Se han encontrado hidrocarburos que se pensaba procedían del *Baltic Carrier* en la costa sudoeste de Suecia y se habían emprendido operaciones de limpieza para eliminar los hidrocarburos. Las autoridades suecas han indicado que, si el análisis químico de los hidrocarburos contaminantes demostrase que dichos hidrocarburos corresponden a hidrocarburos procedentes del *Baltic Carrier*, el Servicio de Guardacostas de Suecia y las autoridades locales tenían la intención de presentar reclamaciones relativas a las operaciones de limpieza.

Contaminación por hidrocarburos en Rostock y Ventspils

El *Tern* sufrió graves daños en la proa por encima y por debajo de la línea de flotación, llevando a la



Baltic Carrier: localización del siniestro

inundación del pique de proa del buque. Parte de la carga de hidrocarburos derramados por el *Baltic Carrier* entraron en el tanque de pique de proa del *Tern* inmediatamente después del abordaje. El día del abordaje el *Tern* se dirigía a Rostock (Alemania) donde se descubrió que unas 230 toneladas de carga del *Baltic Carrier* quedaron atrapadas en el tanque de pique de proa del *Tern*. Durante la estancia de este buque en Rostock se le limpió la proa y se le extrajo la mayor parte de los hidrocarburos del tanque de pique de proa. Tuvo lugar un derrame de hidrocarburos de menor importancia en Rostock. Los bomberos locales emprendieron operaciones de limpieza a un costo de DM600 (£188). Se tiene entendido que las autoridades alemanas no piensan llevar a cabo una investigación sobre los sucesos que condujeron al derrame.

Tras haberse redistribuido unas 800 toneladas de carga de azúcar del *Tern* para asentar el buque a popa, se obtuvo autorización de Clase para que el buque se dirigiese, escoltado por un remolcador, a su puerto de descarga de Ventspils (Letonia). El *Tern* descargó su carga en Ventspils del 5 al 17 de Mayo de 2001 y en estas fechas se produjo un nuevo derrame de hidrocarburos del *Baltic Carrier*.

El Gard Club contrató a un contratista local de Ventspils para que emprendiera operaciones de limpieza en Ventspils y para que retirara los hidrocarburos restantes del tanque de pique de proa del *Baltic Carrier*. Se retiraron aproximadamente 95 toneladas de hidrocarburos del tanque averiado. El Gard Club ha recibido reclamaciones por daños debidos a contaminación de la Autoridad Portuaria de Ventspils así como de los propietarios de la terminal a lo largo de la cual ocurrió el derrame, de la Organización del Medio Marino, un puerto de yates, pescadores y los propietarios de otras embarcaciones que se encontraban en el puerto en ese entonces. Se tiene entendido que el Club tiene la intención de liquidar las reclamaciones de contaminación por hidrocarburos en las mejores condiciones posibles, sin consultar al Fondo de 1992. Evidentemente el Fondo no estará obligado por ninguna liquidación que efectúe el Club.

En junio de 2001 el Comité Ejecutivo consideró la cuestión de si el derrame de hidrocarburos del *Baltic Carrier* procedentes del *Tern* estaba comprendido dentro del ámbito de aplicación de

los Convenios de 1992 o, en otras palabras, hasta dónde llegaba la responsabilidad del buque que originalmente transportaba los hidrocarburos. El *Tern* era un granelero y por consiguiente no era un 'buque' a los efectos del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992.

En virtud del artículo III.1 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, el propietario del buque que transporta los hidrocarburos es responsable de los daños por contaminación ocasionados por su buque a consecuencia de un siniestro. Los 'daños ocasionados por contaminación' se definen como las pérdidas o daños causados fuera del buque por la impurificación resultante de las fugas o descargas de hidrocarburos procedentes de ese buque (artículo I.6) y 'siniestro' significa 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 (artículo I.8).

Los hidrocarburos derramados en Rostock y Ventspils procedían del *Baltic Carrier* y causaron daños por contaminación fuera de este buque. En opinión del Fondo, si los hidrocarburos del *Baltic Carrier* que penetraron en el *Tern* se hubiesen derramado en el mar en el punto del abordaje poco después de acontecer este, no cabría duda alguna de que los Convenios de 1992 hubieran sido de aplicación a ese derrame.

El Comité examinó la cuestión de si el hecho de que se hubiese movido el *Tern* con los hidrocarburos del *Baltic Carrier* en el tanque de pique de proa antes de que dichos hidrocarburos se derramasen en el mar en Rostock implicaba que este derrame no fuese causado por una serie de acaecimientos de origen común, esto es, el abordaje. El Comité tomó nota de que, como había sido necesario y prudente llevar el *Tern* a Rostock para su inspección, el Director consideraba que existía un nexo causal suficientemente estrecho entre el abordaje y los daños por contaminación causados en Rostock y que este derrame estaba comprendido dentro del ámbito de aplicación de los Convenios de 1992.

El Comité tomó nota de que, en lo que respecta al derrame en Ventspils, la situación era, en opinión del Director, diferente ya que no había sido consecuencia previsible del abordaje que los

hidrocarburos originarios del *Baltic Carrier* ocasionasen daños por contaminación en Letonia. Se señaló que se sabía en el momento de la salida de Rostock que quedaban hidrocarburos del *Baltic Carrier* a bordo del *Tern*. El Comité tomó nota de la opinión del Director de que la travesía desde Rostock a Ventspils constituía un factor interpuesto que rompería el nexo causal entre el abordaje y los daños por contaminación en Ventspils, y que el derrame en Ventspils constituía, por tanto, un siniestro diferente causado por un suceso cuyo origen no fue el abordaje, ni un acaecimiento cuyo origen estuviese en el abordaje, sino el hecho de no haberse retirado los hidrocarburos del *Tern*. El Comité tomó nota de que el Director consideraba que, por lo tanto, este último derrame de hidrocarburos no se encontraba dentro del ámbito de aplicación de los Convenios de 1992 y que la responsabilidad de daños por contaminación en Ventspils no recaería en el propietario del *Baltic Carrier* sino que tendría que determinarse conforme al derecho consuetudinario.

Una serie de delegaciones opinó que no era previsible que el abordaje entre el *Baltic Carrier* y el *Tern* ocasionase la contaminación en Ventspils y que la travesía del *Tern* de Rostock a Ventspils constituyó un factor interpuesto que rompió el nexo causal entre el abordaje y los daños por contaminación en Ventspils.

Otras delegaciones consideraban que, antes de que se pudiese adoptar una decisión acerca del ámbito de aplicación de los Convenios de 1992 a los derrames de Rostock y Ventspils, sería necesario establecer la cadena precisa de acontecimientos que condujeron a los derrames.

En octubre de 2001 el Comité Ejecutivo consideró de nuevo la cuestión de si los derrames de hidrocarburos del *Baltic Carrier* desde el *Tern* estaban comprendidos dentro del ámbito de aplicación de los Convenios de 1992.

En cuanto al derrame en Rostock, el Comité tomó nota de que los costos de limpieza eran insignificantes, que las autoridades alemanas no presentarían ninguna reclamación de indemnización y que la cuestión de si el derrame de hidrocarburos del *Baltic Carrier* procedentes del *Tern* en Rostock estaba cubierto por los Convenios de 1992 era académica. Se tomó nota

también de que las autoridades alemanas no van a realizar una investigación sobre las circunstancias que rodean al derrame en Rostock. El Comité por consiguiente decidió no prestar más consideración a la cuestión.

En cuanto al derrame de hidrocarburos del *Baltic Carrier* procedentes del *Tern* en Ventspils, la delegación letona manifestó que las autoridades de Letonia aún estaban efectuando sus propias investigaciones sobre la causa del siniestro en Ventspils y pidió al Comité que aplazase una decisión en cuanto a si este siniestro estaba cubierto por los Convenios de 1992 hasta que dichas investigaciones hubiesen concluido.

El Comité encargó al Director que continuase sus investigaciones reconociendo que si todas las reclamaciones surgidas del derrame de hidrocarburos en Ventspils quedasen liquidadas por el propietario del buque sin ninguna intervención del Fondo de 1992, la cuestión de la aplicabilidad de los Convenios de 1992 al derrame de Ventspils también podría volverse académica.

Reclamaciones de indemnización

Se han nombrado expertos para evaluar las reclamaciones de indemnización por daños debidos a contaminación en Dinamarca. Los informes de estos se presentan al Gard Club y al Fondo de 1992 para su examen y aprobación.

Al 31 de diciembre de 2001 se habían presentado 55 reclamaciones respecto a daños materiales y pérdidas económicas en los sectores de pesca y maricultura por un total de Dkr52,5 millones (£4,3 millones). Las autoridades alemanas han presentado una reclamación de DM32 000 (£10 000) por costos de limpieza.

Veintiuna reclamaciones, principalmente por daños materiales, se han liquidado en Dkr980 000 (£81 000). Las reclamaciones de daños materiales se referían a daños físicos en tierras de labor y jardines particulares resultantes de las operaciones de limpieza, y la contaminación de barcos de pesca, aparejos de pesca e instalaciones de maricultura. Las reclamaciones respecto a daños en tierras de labor y jardines han sido evaluadas en armonía con las directrices empleadas por compañías de telecomunicaciones danesas para el pago de indemnización por daños causados por



Baltic Carrier: cubierta de un buque de recuperación mar adentro

operaciones de tendido de cables. Las reclamaciones por contaminación de aparejos de pesca han sido evaluadas sobre la base de los costos de sustitución tras tener en cuenta la edad del equipo embadurnado y su duración normal. La contaminación de aparejos de pesca ha dado origen a reclamaciones por pérdidas económicas en algunos casos.

Tres piscifactorías han presentado reclamaciones por DKr36,7 millones (£3 millones). Quedaron embadurnadas las jaulas flotantes de tres piscifactorías. En el momento de la contaminación las piscifactorías estaban siendo aprovisionadas de alevines de trucha, que iban a criarse para la producción de huevos y venderlas al Japón.

El Gard Club dispuso que un laboratorio noruego obtuviese muestras de agua y peces de una de las piscifactorías para el análisis de las concentraciones de un grupo de hidrocarburos aromáticos policíclicos (HAP), que suelen emplearse para proporcionar una orientación sobre si los productos marinos son aptos para el consumo humano o han de ser objeto de vedas o prohibiciones temporales de ventas. Si bien los análisis indicaron que los niveles de HAP en el

agua de mar no eran significativamente diferentes de los niveles de fondo en aguas adyacentes no afectadas por el derrame, los resultados en cuanto a los peces eran menos concluyentes, ya que no se disponía de datos comparativos de un sitio de control no contaminado. Aunque se hallaron niveles de HAP algo elevados comparados con los resultados de otros derrames recientes en Europa, los expertos del Gard Club y del Fondo consideraron que estos niveles disminuirían pronto y que sería técnicamente factible continuar criando peces en las zonas afectadas, dado el calendario normal para el cultivo de primavera/verano y la matanza de otoño.

No obstante, los propietarios de las piscifactorías se pusieron en contacto con sus compradores japoneses, que indicaron que no estarían dispuestos a comprar huevos criadas en la zona durante 2001. Se tiene entendido que los propietarios de las piscifactorías intentaron obtener permiso de las autoridades danesas para criar peces en otros lugares, pero fracasaron en sus esfuerzos. Peritos noruegos en maricultura nombrados por el Gard Club, tras consultar con el Fondo, están examinando las reclamaciones. Una reclamación del propietario de una piscifactoría por DKr32 millones (£2,6 millones)

ha sido liquidada en DKr15,4 millones (£1,3 millones).

Todavía no es posible evaluar la cuantía total de las reclamaciones de indemnización, por consiguiente no se sabe si se rebasará la cuantía de limitación aplicable al *Baltic Carrier* ni si el Fondo de 1992 tendrá que pagar indemnización.

Observación del medio ambiente

Las autoridades danesas indicaron su intención de llevar a cabo un estudio de la distribución de los hidrocarburos y de investigar si es necesaria otra limpieza, posiblemente mediante biodegradación.

El Fondo de 1992 consideró que, si bien la finalidad del estudio propuesto, que según informes se centraba en el impacto del derrame en los recursos recreativos y económicos, parecía relacionarse con los 'daños por contaminación' según se definen en los Convenios de 1992, parecía haber cierto grado de superposición con un programa de observación que ya está siendo emprendido por las autoridades relativo a los daños a la piscifactoría referidos anteriormente. Además el Fondo expresó dudas a las autoridades danesas sobre la necesidad de medir los HAP en las muestras de sedimento en el contexto del impacto del derrame sobre actividades recreativas y ha pedido más detalles sobre la propuesta de medir los HAP en mejillones.

Las autoridades danesas presentaron una propuesta revisada de observación del medio ambiente en junio de 2001. La razón dada por las autoridades danesas para la observación era que dichas autoridades obtuviesen una visión de conjunto de la situación actual a fin de actuar apropiadamente y observar la situación ambiental tras el siniestro de contaminación hasta que las condiciones se 'normalizasen'. Se admitió también que en la propuesta se reconocía que los

HAP, debido a su propiedad de alterar fuertemente el sabor de los productos para consumo humano, plantean pocas amenazas toxicológicas para los humanos.

Tras consultar con el Fondo de 1992, el Gard Club respondió a las autoridades danesas confirmando la aceptación de los costos de ciertas partes del programa que eran consistentes con los criterios del Fondo para estudios ambientales, en particular la propuesta de estudiar los efectos de la limpieza en la flora. El Fondo y el Club reconocieron también la posibilidad de que tal vez fuese apropiado tomar medidas de restauración para acelerar la recuperación natural de ciertas zonas dañadas durante las operaciones de limpieza de la orilla. En la respuesta se indicó también que no se aceptarían los costos del programa de observación del medio ambiente a largo plazo. Se notificó a las autoridades danesas la plétora de datos disponibles de derrames de hidrocarburos anteriores en otros países, que indicaba que, pese a la conocida naturaleza cancerígena de numerosos compuestos de HAP, era poco probable que fuesen importantes las consecuencias para la salud pública debido a la contaminación por hidrocarburos y/o por HAP en los alimentos de origen marino.

Limitación de responsabilidad

El propietario del buque aún no ha comenzado el procedimiento de limitación.

La cuantía de limitación aplicable al *Baltic Carrier* se estima en Dkr118 millones (£9,7 millones).

14.12 ZEINAB

(Emiratos Árabes Unidos, 14 de abril de 2001)

Véase páginas 97 a 100.

ANEXOS

ANEXO I

ESTRUCTURA DE LOS FIDAC

ÓRGANOS RECTORES DEL FONDO DE 1992

ASAMBLEA

Integrada por todos los Estados Miembros

6ª sesión

Presidente: Sr W Oosterveen (Países Bajos)
 Vicepresidentes: Profesor H Tanikawa (Japón)
 Sr J Aguilar Salazar (México)

COMITÉ EJECUTIVO

11ª - 14ª sesiones

Presidente: Sr G Sivertsen (Noruega)
 Vicepresidente: Capitán L Díaz Monclús (Venezuela)

Alemania	Francia	Noruega
Argelia	Irlanda	Países Bajos
Australia	Islas Marshall	Singapur
Canadá	Japón	Vanuatu
Croacia	Letonia	Venezuela

15ª sesión

Presidente: Sr G Sivertsen (Noruega)
 Vicepresidente: Dr J Cowley (Vanuatu)

Argelia	Irlanda	Noruega
Australia	Italia	Países Bajos
Croacia	Japón	Reino Unido
España	Liberia	República de Corea
Filipinas	México	Vanuatu

CONSEJO ADMINISTRATIVO DEL FONDO DE 1971

Integrado por todos los Estados Miembros y todos los antiguos Estados Miembros

3ª y 4ª sesiones

Presidente: Sr V Knyazev (Federación de Rusia)
Vicepresidente: Sr R Musa (Malasia)

5ª y 6ª sesiones

Presidente: Capitán R Malik (Malasia)

SECRETARÍA CONJUNTA***Funcionarios***

Director:	Sr M Jacobsson
Asesor jurídico:	Sr M Hasebe
Jefe, Departamento de Reclamaciones:	Sr J Nichols
Responsables de Reclamaciones:	Sr J Maura
	Sr P Joseph
	Sra L Plumb
Jefe, Departamento de Finanzas y Administración:	Sr R Pillai
Administradora de Personal:	Sra R Dockerill
Oficial de Finanzas:	Sra L Srinivasan
Oficial de TI:	Sr R Owen
Jefe, Departamento de Relaciones exteriores y de Conferencias:	Sra C Grey
Traductora Superior de francés/Revisora:	Sra M Sirgent

AUDITORES DEL FONDO DE 1992 Y DEL FONDO DE 1971

Interventor y Auditor 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 VIII y XI a XIV son un extracto de la información que figura en los estados financieros revisados de los Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos de 1971 y 1992 correspondiente al ejercicio económico que concluyó el 31 de diciembre de 2000, aprobados por el Consejo Administrativo del Fondo de 1971 en su 6ª sesión actuando en nombre de la Asamblea del Fondo de 1971 y de la Asamblea del Fondo de 1992 en su 6ª sesión.

DECLARACIÓN DEL AUDITOR EXTERNO

Los extractos de los estados financieros que figuran en los anexos V a VIII y XI a XIV concuerdan con los estados financieros revisados de los Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos de 1971 y 1992, correspondientes al ejercicio económico que concluyó el 31 de diciembre de 2000.

G Miller
Director
por el Interventor y Auditor General
National Audit Office, Reino Unido
31 de enero de 2002

ANEXO III

INFORME DEL AUDITOR EXTERNO SOBRE LOS ESTADOS FINANCIEROS DEL FONDO INTERNACIONAL DE INDEMNIZACIÓN DE DAÑOS DEBIDOS A LA CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS 1971, CORRESPONDIENTES AL EJERCICIO ECONÓMICO DEL 1 DE ENERO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2000

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 (“el Fondo de 1971”) para el ejercicio económico que concluyó el 31 de diciembre de 2000. Mi auditoría se llevó a cabo teniendo debidamente en cuenta las disposiciones del Convenio del Fondo de 1971 y el artículo 13 del Reglamento financiero. He llevado a cabo mi auditoría de conformidad con las Normas Comunes de Auditoría del Grupo de Auditores Externos de las Naciones Unidas, los organismos especializados y el Organismo Internacional de Energía Atómica. Estas normas exigen que planifique y lleve a cabo la auditoría de manera que obtenga una certeza razonable de que los estados financieros del Fondo de 1971 no contengan errores. La Secretaría del Fondo de 1971, que comprende al Director y al personal por él designado, tuvo a su cargo la preparación de estos estados financieros, y es mi responsabilidad dar una opinión sobre los mismos basándome en las pruebas obtenidas durante mi auditoría.
- 2 Tras esta introducción, mi informe está estructurado como sigue:

Parte 2 – Continuación de mis observaciones

- 3 Esta sección (párrafos 11 a 25) contiene mis comentarios sobre las medidas tomadas por la Secretaría en respuesta a recomendaciones derivadas de auditorías externas previas.

Parte 3 – Sinopsis

- 4 En esta sección (párrafos 26 a 31) se resumen las conclusiones principales y recomendaciones derivadas de mi auditoría en 2000.

Parte 4 – Conclusiones detalladas

- 5 En esta sección (párrafos 32 a 45) se detallan mis resultados de 2000 con respecto a:
 - Gastos de reclamaciones;
 - Controles financieros;
 - El sitio en la red del Fondo; y
 - Otras cuestiones financieras.

Objetivo de la auditoría

- 6 El objetivo principal de la auditoría fue poder formarme una opinión en cuanto a si los ingresos y los gastos registrados por el Fondo General y el Fondo de Reclamaciones Importantes en 2000 habían sido recibidos y contraídos para los fines aprobados por los Órganos Rectores del Fondo de 1971; si los ingresos y los gastos fueron clasificados y registrados adecuadamente de acuerdo con el Reglamento financiero del Fondo de 1971; y si los estados financieros reflejaban fielmente la situación financiera del Fondo al 31 de diciembre de 2000.

Enfoque de la auditoría

- 7 Mi examen se basó en una prueba de auditoría, en la que se llevaron a cabo pruebas directas y esenciales de las transacciones y saldos registrados con respecto a todos los renglones de los estados financieros. Por último, se llevó a cabo un examen para garantizar que los estados financieros reflejaran con precisión los registros contables del Fondo de 1971 y que se presentaran fielmente.

- 8 Mi examen de auditoría incluyó una revisión general y pruebas de los estados contables y otras pruebas justificativas que consideré necesarias en tales circunstancias. Estos procedimientos de auditoría tienen como finalidad principal formarse una opinión de los estados financieros del Fondo de 1971. En consecuencia, mi trabajo no implicó una revisión detallada de todos los aspectos de los sistemas de información presupuestaria y financiera del Fondo de 1971, y los resultados no deben considerarse como una exposición exhaustiva sobre los mismos.
- 9 Mis observaciones sobre aquellas cuestiones derivadas de la auditoría que considero que se deberían poner en conocimiento de la Asamblea figuran en la Cuarta Parte del presente informe.

Resultados generales

- 10 No obstante 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 en su conjunto. En consecuencia, he pronunciado una opinión incondicional sobre los estados financieros para el ejercicio económico de 2000.

SEGUNDA PARTE – MEDIDAS ADOPTADAS POR LA SECRETARÍA EN RESPUESTA A LAS RECOMENDACIONES FORMULADAS EN MI AUDITORÍA DEL EJERCICIO ANTERIOR

- 11 En mi informe de 1999 formulé varias observaciones y recomendaciones. A continuación se detallan las medidas adoptadas en respuesta a las mismas.

Empresa en marcha

- 12 En mi informe de 1998, planteé por primera vez la cuestión de si el Fondo de 1971 seguía siendo una ‘empresa en marcha’. En particular, si la base de contribución decreciente del Fondo fuese suficiente para cubrir las reclamaciones de indemnización y costos administrativos conexos de un futuro siniestro importante.
- 13 El riesgo de que el Fondo deje de ser una empresa en marcha fue subrayado el año pasado mediante una nota a los estados financieros, sobre la que señalé la atención de la Asamblea en mi dictamen de auditoría. La nota decía que “si ocurriese un siniestro importante en el futuro, no existe la certidumbre de que los contribuyentes de los Estados Miembros restantes puedan financiar las reclamaciones de indemnización derivadas del siniestro. En tales circunstancias, el Fondo de 1971 ya no sería financieramente viable, y ya no sería aplicable el supuesto de empresa en marcha con arreglo al cual se han elaborado los estados financieros”.
- 14 Me complace informar que esta incertidumbre ha quedado eliminada, ya que el Fondo ha podido asegurarse contra futuros siniestros en el Lloyds de Londres. Con sujeción a una modesta suma deducible, el seguro cubre hasta el límite del Fondo de 60 millones de Derechos Especiales de Giro por siniestro, así como los honorarios, costos y gastos que se hayan contraído en la tramitación de cada siniestro.
- 15 Se ha suscrito el seguro para el plazo que vence el 31 de diciembre de 2001, con la opción de prorrogarlo hasta el 31 de octubre de 2002, fecha para la cual habrá dejado de estar en vigor el Convenio del Fondo de 1971, como se detalla más adelante.
- 16 Con respecto a la liquidación del Fondo de 1971, el Convenio del Fondo de 1971 estipula que seguirá en vigor hasta que el Fondo no tenga más que dos Estados Miembros. Como era extremadamente improbable que se alcance esta situación en un futuro previsible, la Organización Marítima Internacional organizó una Conferencia Diplomática especial en septiembre de 2000. Como resultado de esta conferencia se aprobó un nuevo Protocolo (“el Protocolo de 2000”) al Convenio. En virtud del Protocolo, el Convenio del Fondo de 1971 deja de estar en vigor cuando

el número de Estados Miembros sea inferior a 25 o bien 12 meses después de la fecha en que la Asamblea (o cualquier otro órgano que actúe en su nombre) observe que la cantidad total de hidrocarburos sujetos a contribución en los Estados Miembros restantes haya descendido a menos de 100 millones de toneladas, si esto sucede antes.

- 17 Los Emiratos Árabes Unidos (EAU) depositaron su instrumento de denuncia del Convenio del Fondo de 1971 el 24 de mayo de 2001, que surtirá efecto a partir del 25 de mayo de 2002. La denuncia de EAU se traducirá en que el número de Estados Miembros que continúen siendo partes en el Convenio del Fondo de 1971 será inferior a 25. Por consiguiente el Convenio del Fondo de 1971 dejará de estar en vigor el 25 de mayo de 2002.

Gastos de reclamaciones

- 18 En 2000, aparte del pago de unas £9 000 en honorarios, todos los pagos – honorarios e indemnización – respecto al siniestro del *Nakhodka* fueron efectuados por el Fondo de 1992. No obstante, los pagos anteriores corrieron a cargo del Fondo de 1971 hasta su límite de indemnización.
- 19 En nombre de ambos Fondos, mi personal visitó la Oficina de Reclamaciones de Kobe, administrada por General Marine Surveyors Ltd (GMS), en 1998 y en 1999. Además, en 1999, mi personal visitó la oficina de Cornes & Co Ltd, Kobe, Japón, para examinar los pagos de reclamaciones del sector turístico. Con respecto a estas reclamaciones, recomendé que:
 - para cada siniestro se documenten cabalmente los principios generales para la liquidación de las reclamaciones; y
 - se utilicen impresos normalizados para la presentación de los cálculos de reclamaciones.
- 20 Desde entonces el Director ha respondido que no sería posible establecer en abstracto principios precisos para la evaluación de reclamaciones del sector turístico fuera de los principios relativos a la admisibilidad de reclamaciones por pérdida puramente económica estipulados en el Manual de Reclamaciones.
- 21 Respondiendo en parte a mis recomendaciones anteriores en esta esfera, se ha elaborado recientemente un sistema informatizado para asistir en la evaluación de reclamaciones del sector turístico. El Director me ha informado que se efectuará una evaluación para ver si, a partir del sistema, se puede generar satisfactoriamente un impreso normalizado para la evaluación de reclamaciones.
- 22 Con respecto a las reclamaciones restantes, que no son del sector turístico, tramitadas por la Oficina de Reclamaciones de Kobe administrada por General Marine Surveyors Ltd (GMS), recomendé que:
 - en la base de datos normalizada que se estaba elaborando entonces para supervisar la tramitación de reclamaciones debería incluirse pormenores y/o referencias cruzadas a la historia completa de las reclamaciones individuales, incluyendo reuniones y conversaciones telefónicas celebradas con demandantes, y su examen, con todos los documentos/pruebas justificativos; y
 - se prestase la debida consideración a celebrar más reuniones frente a frente, en particular entre el personal de la GMS y el de la International Tanker Owners Pollution Federation Ltd (ITOPF) y otros expertos técnicos, a fin de acelerar la liquidación de reclamaciones.
- 23 El Director me ha informado que ha considerado y tenido en cuenta los pormenores que yo recomendé que deberían incluirse en el diseño de la base de datos de reclamaciones.
- 24 Con respecto a la necesidad de más reuniones frente a frente, me complace observar que durante 2000 el Director, el Consejero Jurídico y el Jefe del Departamento de Reclamaciones efectuaron un total de siete visitas al Japón para resolver reclamaciones pendientes y cuestiones afines. En varios casos los expertos de la ITOPF acompañaron al personal del Fondo y se celebraron reuniones con amplia participación de las personas involucradas. Se han efectuado progresos considerables en la liquidación de reclamaciones derivadas de este siniestro, quedando sólo pendientes relativamente pocas reclamaciones.

Inversiones y gestión de efectivo

- 25 Recomendé que la Secretaría continuase supervisando cuidadosamente la situación para cerciorarse de que las inversiones están protegidas debidamente, en caso de que se adoptase la decisión de aumentar la cantidad que se puede invertir en una institución. De hecho no se han aumentado los límites, si bien esta situación puede cambiar si continúa la tendencia a las fusiones entre los bancos y las sociedades de préstamo hipotecario. Nuestras pruebas confirmaron que las inversiones durante el año 2000 han sido efectuadas de conformidad con la política de inversiones del Fondo, recomendada por el Órgano Asesor de Inversiones.

TERCERA PARTE – SINOPSIS

- 26 En esta sinopsis se resumen las principales observaciones y recomendaciones derivadas de los resultados detallados facilitados en la Cuarta Parte de mi informe.

Gastos de reclamaciones

- 27 Los pagos totales de reclamaciones del Fondo de 1971 en 2000 ascendieron a £21,2 millones y se relacionaron principalmente con los siniestros del *Sea Empress*, *Braer* y *Osung N°3*. Mi personal seleccionó y examinó una muestra de estos gastos, examinando inclusive si las reclamaciones habían sido tratadas equitativamente y de conformidad con los Reglamentos del Fondo.

Controles financieros

- 28 Además del examen de los gastos de reclamaciones, mi personal examinó los sistemas de control financiero en la Secretaría del Fondo relativos a:
- Ingresos de contribuciones;
 - Nómina;
 - Gastos administrativos;
 - Previsión de liquidez e inversión del excedente en caja.
- 29 Mi personal halló que estos sistemas contaban con sistemas de control adecuados, y que en la comprobación de auditoría se había observado procedimientos de control. Les complació en particular observar que los funcionarios de la Secretaría elaboran ahora cuentas trimestrales. Ello representa una mejora importante en los controles de supervisión financiera, y **acojo favorablemente** este adelanto muy positivo.

El sitio en la red del Fondo

- 30 Mi personal observó que se ha establecido un sitio en la red para los Fondos de 1971 y 1992. Se trata de un adelanto muy alentador, que deberá garantizar que los Fondos puedan presentar una imagen positiva al mundo exterior, demostrando apertura y transparencia.
- 31 **Acojo favorablemente** los ahorros potenciales derivadas de la eficacia del servidor de documentos del sitio en la red para distribuir electrónicamente documentos de la Asamblea y el Comité Ejecutivo a los Estados Miembros del Fondo y otros usuarios autorizados.

CUARTA PARTE – CONCLUSIONES DETALLADAS

Gastos de reclamaciones

- 32 Los pagos totales por reclamaciones del Fondo de 1971 en 2000 ascendieron a £21,2 millones y se relacionaron principalmente (73%) con el siniestro del *Sea Empress*. Los otros siniestros con niveles significativos de gastos son el del *Braer* (£2,1m) y del *Osung N°3* (£1,2m). Del total de gastos de £21,2 millones, aproximadamente £18,8 millones se relacionaron con la indemnización, y los otros £2,4 millones se relacionaron con honorarios, gastos de viaje y varios contraídos en relación con las reclamaciones.

- 33 Mi personal seleccionó y examinó una muestra de reclamaciones y pagos relacionados con las mismas efectuados en 2000, que abarcan aquellos siniestros con respecto a los cuales se habían efectuado pagos importantes en el ejercicio. Ellos revisaron los expedientes conexos y documentos afines guardados en la sede del Fondo en Londres y mantuvieron conversaciones con funcionarios clave de la Secretaría, incluido el Director, el Jefe del Departamento de Reclamaciones y el Asesor Jurídico.
- 34 Además de verificar los pagos para la documentación justificativa de las reclamaciones, mi personal también examinó si las reclamaciones habían sido tratadas equitativamente y de conformidad con los Reglamentos y procedimientos establecidos del Fondo, y que los gastos de reclamaciones fueron contraídos de manera eficaz con respecto al costo, teniendo en cuenta los objetivos del Fondo de pagar indemnización.

Controles financieros

- 35 Además del examen de los gastos de reclamaciones, mi personal examinó y documentó los siguientes sistemas de control financiero en la Secretaría del Fondo:
- Ingresos de contribuciones;
 - Nómina;
 - Gastos administrativos;
 - Previsión de liquidez e inversión del excedente en caja.
- 36 Mi personal halló que estos sistemas contaban con sistemas de control adecuados, y durante la comprobación de auditoría halló que se había observado procedimientos de control. Me complació observar que la Secretaría había seguido todas las recomendaciones de la carta de fiscalización formuladas por mi personal en años anteriores, cuyo objeto era mejorar el medio de control.
- 37 Me complació en particular observar que los funcionarios de la Secretaría elaboran ahora cuentas trimestrales. Ello representa una mejora importante en los controles de supervisión financiera, y **acojo favorablemente** este adelanto muy positivo.
- 38 En cuanto a los controles relativos a la inversión del excedente en caja, el Fondo tiene una política de inversión que enumera los tipos de instituciones (y calificación crediticia requerida) en las que el Fondo puede invertir. Dicha política es objeto de revisión por el Órgano Asesor de Inversiones, que asesora al Director respecto a qué política sería apropiada.
- 39 Mi personal examinó nuevamente una muestra de las inversiones que tiene el Fondo y halló que todas guardan conformidad con la Política de Inversión.

El sitio en la red del Fondo

- 40 Mi personal observó que se ha establecido un sitio en la red para los Fondos de 1971 y 1992. Se trata de un adelanto muy alentador, que deberá garantizar que los Fondos puedan presentar una imagen positiva al mundo exterior, demostrando apertura y transparencia.
- 41 Actualmente se dispone de la información a dos niveles:
- El sitio en la red general, disponible para todos los usuarios de Internet – que brinda información general sobre el Fondo, inclusive publicaciones tales como el informe anual y los manuales de reclamaciones.
 - El servidor de documentos, disponible solamente para los usuarios autorizados tales como los Estados Miembros del Fondo, da acceso a documentos del Fondo.

- 42 El sitio en la red general brinda una buena introducción a la función y labor de los FIDAC, y da enlaces a publicaciones útiles tales como los manuales de reclamaciones y los informes anuales. Actualmente está disponible solamente en inglés. Tengo entendido que existen preparativos para facilitar asimismo el sitio en la red en los otros dos idiomas oficiales de los Fondos.
- 43 El servidor de documentos da acceso a los documentos de la Asamblea y el Comité Ejecutivo, y está disponible en los tres idiomas oficiales de los Fondos. Actualmente sólo documentos relativamente recientes figuran en el servidor de documentos, pero se está prestando consideración a hacerlo extensivo a la información histórica. Existe un servicio buscador, además de listas de documentos por reunión, que deberán asistir en acceder puntualmente a la información a las partes interesadas. Como algunas delegaciones han confirmado que ya no desean recibir información impresa, deberá generarse ahorros en costos con la distribución de la información por vía de Internet más bien que emplear los servicios postales.
- 44 **Acojo favorablemente** estos ahorros potenciales de eficiencia en la distribución de la información y el empleo del sitio en la red general en promover una comprensión más amplia de la función de los Fondos y la valiosa labor que llevan a cabo.

Otras cuestiones financieras

Cantidades canceladas y fraude

- 45 La Secretaría me ha informado que, durante el ejercicio económico, no hubo cantidades canceladas ni se registraron casos de fraude o de presunto fraude.

AGRADECIMIENTO

- 46 Deseo expresar mi aprecio por la cooperación y la asistencia prestadas de buen grado por el Director y su personal durante el transcurso de mi auditoría.

Sir John Bourn
Interventor y Auditor General, Reino Unido
Auditor Externo

ANEXO IV

ESTADOS FINANCIEROS DEL FONDO INTERNACIONAL DE INDEMNIZACIÓN DE DAÑOS DEBIDOS A LA CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS, 1971, CORRESPONDIENTES AL EJERCICIO QUE CONCLUYÓ EL 31 DE DICIEMBRE DE 2000 OPINION DEL AUDITOR EXTERNO

A: la Asamblea del Fondo internacional de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos 1971

He examinado los estados financieros adjuntos, que comprenden los estados financieros I a VIII, los Apéndices I a III y las notas del Fondo internacional de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos 1971, para el ejercicio que concluyó el 31 de diciembre de 2000. Estos estados financieros constituyen la responsabilidad del Director. Mi responsabilidad es expresar una opinión sobre estos estados financieros basándome en mi auditoría.

Llevé a cabo mi auditoría de acuerdo con las Normas comunes de auditoría del Grupo de Auditores Externos de las Naciones Unidas, de los organismos especializados y del Organismo Internacional de Energía Atómica, según corresponda. Tales normas exigen que planee y lleve a cabo mi auditoría de modo que me asegure razonablemente de que no se han tergiversado materialmente los estados financieros. Una auditoría supone examinar las pruebas que justifican las cifras y los datos de los estados financieros. Asimismo una auditoría supone evaluar los principios de contabilidad utilizados y cálculos importantes efectuados por el Director, así como una evaluación de la presentación global de los estados financieros.

En mi opinión, los estados financieros presentan fielmente la situación financiera al 31 de diciembre de 2000 y los resultados del ejercicio entonces finalizado; y se han preparado de acuerdo con los principios contables establecidos del Fondo de 1971, aplicados de forma coherente con los del ejercicio financiero anterior.

Además, en mi opinión las transacciones del Fondo de 1971, que fueron comprobadas como parte de mi auditoría, estuvieron en todos los aspectos de acuerdo con el Reglamento financiero y con la autoridad legislativa.

De acuerdo con el artículo 13 del Reglamento financiero, también he emitido un extenso informe sobre mi auditoría de los estados financieros del Fondo.

Sir John Bourn
Interventor y Auditor General, Reino Unido
Auditor Externo

ANEXO V

FONDO GENERAL

FONDO DE 1971: CUENTA DE INGRESOS Y GASTOS PARA EL EJERCICIO ECONÓMICO DEL 1 DE ENERO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2000

	2000		1999	
	£	£	£	£
INGRESOS				
Contribuciones				
Contribuciones anuales/(Reembolso capital de operaciones)	-		1 649 098	
Contribuciones iniciales	4 187		-	
Ajuste de evaluaciones de ejercicios anteriores	10 275		(37 450)	
Total contribuciones		14 462		1 611 648
Varios				
Ingresos varios	-		27 055	
Transferencia del Fondo de Reclamaciones				
Importantes relativo al <i>Haven</i>	299 693		-	
Intereses sobre préstamos al FRI relativo al <i>Vistabella</i>	20 145		18 691	
Intereses sobre préstamos al FRI relativo al <i>Pontoon 300</i>	5 254		-	
Intereses sobre contribuciones vencidas	5 667		2 461	
Intereses sobre inversiones	537 021		529 782	
Total varios		867 780		577 989
TOTAL INGRESOS		882 242		2 189 637
GASTOS				
Gastos de la Secretaría				
Obligaciones contraídas		1 214 742		891 748
Reclamaciones				
Indemnización		325 835		174 045
Gastos relacionados con las reclamaciones				
Seguro	691 970		-	
Honorarios	384 065		576 196	
Viajes	18 549		9 365	
Varios	1 239		736	
Total gastos relacionados con las reclamaciones		1 095 823		586 297
TOTAL GASTOS		2 636 400		1 652 090
Ingresos menos gastos		(1 754 158)		537 547
Ajuste cambiario		(90 060)		(11 489)
(Déficit)/Excedente de ingresos sobre gastos		(1 844 218)		526 058

ANEXO VI

FONDO DE RECLAMACIONES IMPORTANTES
FONDO DE 1971: CUENTA DE INGRESOS Y GASTOS PARA EL EJERCICIO ECONÓMICO
DEL 1 DE ENERO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2000

	<i>Haven</i>		<i>Aegean Sea</i>	
	2000	1999	2000	1999
	£	£	£	£
INGRESOS				
Contribuciones				
Contribuciones anuales (tercera recaudación)	-	-	-	-
Contribuciones anuales (cuarta recaudación)	-	-	-	-
Ajuste de evaluaciones de ejercicios anteriores	-	-	8 391	(79 798)
Total contribuciones	-	-	8 391	(79 798)
Varios				
Intereses sobre contribuciones vencidas	-	-	-	13
Intereses sobre inversiones	-	592 456	2 654 079	1 965 272
Intereses sobre préstamos al FRI relativo al <i>Osung N°3</i>	-	-	86 362	238 258
Ingresos varios	-	-	-	-
Total varios	-	592 456	2 740 441	2 203 543
TOTAL INGRESOS	-	592 456	2 748 832	2 123 745
GASTOS				
Indemnización	-	28 237 676	-	-
Honorarios	-	405 547	318 002	393 788
Viajes	-	847	20 968	16 425
Varios	-	8 266	184	478
TOTAL GASTOS	-	28 652 336	339 154	410 691
Excedente/(Déficit) de ingresos sobre gastos	-	(28 059 880)	2 409 678	1 713 054
Ajuste cambiario	-	(952 825)	-	-
Saldo pasar a cuenta nueva al 1 de enero	2 785 840	31 798 545	40 746 484	39 033 430
Haber en la cuenta del contribuyente	2 486 147	-	-	-
Transferencia al Fondo General	299 693	-	-	-
TOTAL	2 785 840	-	-	-
Saldo al 31 de diciembre	-	2 785 840	43 156 162	40 746 484

<i>Braer</i>		<i>Keumdong N°5</i>		<i>Sea Empress</i>		<i>Nakhodka</i>	
2000 £	1999 £	2000 £	1999 £	2000 £	1999 £	2000 £	1999 £
-	-	-	-	-	-	-	7 466 202
-	-	-	-	-	-	998 141	-
8 232	-	2 299	-	-	95 913	-	411 743
8 232	-	2 299	-	-	95 913	998 141	7 877 945
-	309	763	59	3 209	(1 535)	11 943	45 588
338 319	355 182	429 370	364 172	876 364	1 193 554	310 318	302 269
-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	6 352	-	-	75	-	-
338 319	355 491	436 485	364 231	879 573	1 192 094	322 261	347 857
346 551	355 491	438 784	364 231	879 573	1 288 007	1 320 402	8 225 802
2 022 068	-	48 953	653 380	15 132 300	1 009 915	-	15 299 385
94 666	588 421	150 150	58 964	392 294	377 101	9 174	2 295 875
3 167	9 076	-	1 415	793	2 634	-	37 836
204	580	15	795 075	394	513	62	105 704
2 120 105	598 077	199 118	1 508 834	15 525 781	1 390 163	9 236	17 738 800
(1 773 554)	(242 586)	239 666	(1 144 603)	(14 646 208)	(102 156)	1 311 166	(9 512 998)
-	-	-	-	-	-	(3 952)	(1 356 116)
6 319 393	6 561 979	6 459 032	7 603 635	21 929 790	22 031 946	4 122 340	14 991 454
-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-
4 545 839	6 319 393	6 698 698	6 459 032	7 283 582	21 929 790	5 429 554	4 122 340

FONDO DE RECLAMACIONES IMPORTANTES
FONDO DE 1971: CUENTA DE INGRESOS Y GASTOS PARA EL EJERCICIO ECONÓMICO
DEL 1 DE ENERO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2000

	<i>Sea Prince</i>		<i>Yeo Myung</i>	
	2000	1999	2000	1999
	£	£	£	£
INGRESOS				
Contribuciones				
Contribuciones anuales (segunda recaudación)	-	-	-	-
Ajuste de evaluaciones de ejercicios anteriores	3 901	(3 137)	454	(565)
Total contribuciones	3 901	(3 137)	454	(565)
Varios				
Intereses sobre contribuciones vencidas	4 556	427	766	(60)
Intereses sobre inversiones	1 287 768	1 026 152	207 612	166 370
Total varios	1 292 324	1 026 579	208 378	166 310
TOTAL INGRESOS	1 296 225	1 023 442	208 832	165 745
GASTOS				
Indemnización	10 791	188 964	-	49 264
Honorarios	47 649	91 141	14 485	9 157
Intereses sobre préstamos del FRI relativos al <i>Aegean Sea</i>	-	-	-	-
Viajes	8 850	1 490	-	-
Varios	127	165	1	11
TOTAL GASTOS	67 417	281 760	14 486	58 432
Excedente/(Déficit) de ingresos sobre gastos	1 228 808	741 682	194 346	107 313
Saldo pasar a cuenta nueva al 1 de enero	19 078 936	18 337 254	3 077 284	2 969 971
Saldo al 31 de diciembre	20 307 744	19 078 936	3 271 630	3 077 284
Suma adeudada al FRI del <i>Aegean Sea</i>	-	-	-	-

<i>Yuil Nº1</i>		<i>Nissos Amorgos</i>		<i>Osung Nº3</i>	
2000	1999	2000	1999	2000	1999
£	£	£	£	£	£
-	-	-	-	5 290 346	-
2 698	(3 362)	-	18 640	-	18 640
2 698	(3 362)	-	18 640	5 290 346	18 640
3 074	689	306	2 596	3 159	2 873
337 742	277 964	152 412	119 183	-	-
340 816	278 653	152 718	121 779	3 159	2 873
343 514	275 291	152 718	140 419	5 293 505	21 513
89 648	243 456	-	-	1 011 369	1 722 890
41 927	134 466	-	-	113 213	369 154
-	-	-	-	86 362	238 258
-	2 273	-	-	-	1 565
5	8	-	-	732	432
131 580	380 203	-	-	1 211 676	2 332 299
211 934	(104 912)	152 718	140 419	4 081 829	(2 310 786)
5 157 953	5 262 865	2 251 870	2 111 451	(5 143 081)	(2 832 295)
5 369 887	5 157 953	2 404 588	2 251 870	-	-
-	-	-	-	(1 061 252)	(5 143 081)

ANEXO VII

ESTADO DE CUENTAS DEL FONDO DE 1971 AL 31 DE DICIEMBRE DE 2000

	2000	1999
	£	£
ACTIVO		
Efectivo en bancos y caja	103 833 554	114 694 416
Contribuciones pendientes	1 133 908	1 609 769
Suma adeudada del FRI relativo al <i>Vistabella</i>	453 656	431 412
Suma adeudada del FRI relativo al <i>Pontoon 300</i>	213 412	-
Suma adeudada del FRI relativo al <i>Osung N°3</i> al FRI relativo al <i>Aegean Sea</i>	1 061 252	5 143 081
Impuesto recuperable	158 802	73 193
Varios por cobrar	1 684	76
Intereses sobre contribuciones vencidas	73 156	97 907
ACTIVO TOTAL	106 929 424	122 049 854
PASIVO		
Cuentas por pagar	993	1 021
Obligaciones no liquidadas	6 936	-
Contribuciones pagadas con antelación	-	62 709
Cuenta de los contribuyentes	150 814	193 009
Suma adeudada al Fondo de 1992	1 007 465	724 443
Suma adeudada al FRI relativo al <i>Haven</i>	-	2 785 840
Suma adeudada al FRI relativo al <i>Aegean Sea</i>	43 156 162	40 746 484
Suma adeudada al FRI relativo al <i>Braer</i>	4 545 839	6 319 393
Suma adeudada al FRI relativo al <i>Keumdong N°5</i>	6 698 698	6 459 032
Suma adeudada al FRI relativo al <i>Sea Empress</i>	7 283 582	21 929 790
Suma adeudada al FRI relativo al <i>Nakhodka</i>	5 429 554	4 122 340
Suma adeudada al FRI relativo al <i>Sea Prince</i>	20 307 744	19 078 936
Suma adeudada al FRI relativo al <i>Yeo Myung</i>	3 271 630	3 077 284
Suma adeudada al FRI relativo al <i>Yuil N°1</i>	5 369 887	5 157 953
Suma adeudada al FRI relativo al <i>Nissos Amorgos</i>	2 404 588	2 251 870
PASIVO TOTAL	99 633 892	112 910 104
SALDO DEL FONDO GENERAL	7 295 532	9 139 750
PASIVO TOTAL Y SALDO DEL FONDO GENERAL	106 929 424	122 049 854

ANEXO VIII

**ESTADO DE FLUJO DE EFECTIVO DEL FONDO DE 1971
CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO ECONÓMICO COMPRENDIDO
ENTRE EL 1 DE ENERO Y EL 31 DE DICIEMBRE DE 2000**

	2000		1999	
	£	£	£	£
Efectivo al 1 de enero		114 694 416		154 999 522
ACTIVIDADES OPERATIVAS				
Superávit operativo	(18 590 291)		(47 469 383)	
(Aumento)/Disminución de deudores	413 395		256 289	
Aumento/(Disminución) de acreedores	173 082		3 229	
Flujo de efectivo neto de actividades operativas		(18 003 814)		(47 209 865)
RENDIMIENTO SOBRE LAS INVERSIONES				
Intereses sobre las inversiones	7 142 952		6 904 759	
Entrada de efectivo neto de los rendimientos sobre las inversiones		7 142 952		6 904 759
Efectivo al 31 de diciembre		103 833 554		114 694 416

ANEXO IX

INFORME DEL AUDITOR EXTERNO SOBRE LOS ESTADOS FINANCIEROS DEL FONDO INTERNACIONAL DE INDEMNIZACIÓN DE DAÑOS DEBIDOS A LA CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS 1992, CORRESPONDIENTES AL EJERCICIO ECONÓMICO DEL 1 DE ENERO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2000

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 1992 (“el Fondo de 1992”) para el ejercicio económico que concluyó el 31 de diciembre de 2000. Mi revisión se llevó a cabo teniendo en cuenta las disposiciones del Protocolo de 1992 para el Convenio del Fondo de 1971 y para el artículo 13 de los 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, los Organismos Especializados y del Organismo Internacional de Energía Atómica. Estas normas exigen que planifique y lleve a cabo la auditoría de manera tal de obtener una certeza razonable de que los estados financieros del Fondo de 1992 no contengan errores. La Secretaría del Fondo de 1992, 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 Tras esta introducción, mi informe está estructurado como sigue:

Parte 2 - Continuación de mis observaciones

3 Esta sección (párrafos 11 a 19) contiene mis comentarios sobre las medidas tomadas por la Secretaría en respuesta a recomendaciones derivadas de revisiones de cuentas externas previas.

Parte 3 - Sinopsis

4 En esta sección, (párrafos 20 a 35) se resumen las principales conclusiones y recomendaciones derivadas de la auditoría en 2000.

Parte 4 - Conclusiones detalladas

5 En esta sección (párrafos 36 a 64) se detallan los resultados de 2000 con respecto a:

- Gastos de reclamaciones;
- Fondo Complementario de Indemnización propuesto por la Unión Europea;
- Controles financieros;
- El sitio en la red del Fondo; y
- Otras cuestiones financieras

Objetivo de la auditoría

6 El principal objetivo de la auditoría fue formarme una opinión en cuanto a si los ingresos y los gastos registrados por el Fondo General y el Fondo de Reclamaciones Importantes en 2000 habían sido recibidos y efectuados para los fines aprobados por la Asamblea del Fondo de 1992; si los ingresos y los gastos fueron clasificados y registrados de acuerdo con el Reglamento financiero del Fondo de 1992; y si los estados financieros reflejaban fielmente la situación financiera al 31 de diciembre de 2000.

Enfoque de la auditoría

7 Mi examen se basó en una auditoría de pruebas, en la que se llevaron a cabo pruebas directas y sustantivas de las transacciones y saldos registrados con respecto a todos los renglones de los estados financieros. Por último, se llevó a cabo un examen para garantizar que los resultados financieros reflejaran con precisión los registros contables del Fondo de 1992 y que se presentaran fielmente.

- 8 Mi examen de la auditoría incluyó una revisión general y tales pruebas de los estados contables y otras pruebas justificativas que consideré necesarias en tales circunstancias. Estos procedimientos de auditoría tienen como finalidad principal dar una idea de los estados financieros del Fondo de 1992. En consecuencia, mi trabajo no implicó una revisión detallada de todos los aspectos de los sistemas de información presupuestaria y financiera del Fondo de 1992, y los resultados no deben considerarse como una exposición exhaustiva sobre los mismos.
- 9 Mis observaciones sobre estas cuestiones derivadas de la auditoría que considero que deberían ponerse en conocimiento de la Asamblea figuran en la Cuarta Parte del presente informe.

Resultados generales

- 10 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 en su conjunto. En consecuencia, he pronunciado opiniones sin reservas sobre los estados financieros para el ejercicio económico de 2000.

SEGUNDA PARTE - MEDIDAS ADOPTADAS POR LA SECRETARÍA EN RESPUESTA A LAS RECOMENDACIONES FORMULADAS EN MI AUDITORÍA DEL EJERCICIO ANTERIOR

- 11 En mi informe de 1999 formulé una serie de observaciones y recomendaciones. A continuación se da cuenta de las medidas adoptadas en respuesta a las mismas.

Gastos de reclamaciones

- 12 En 2000, aparte del pago de unas £9 000 en concepto de honorarios, el Fondo de 1992 efectuó todos los pagos, es decir, los honorarios e indemnización, con respecto al siniestro del *Nakhodka*. No obstante, el Fondo de 1971 hizo frente a los primeros pagos hasta su límite de indemnización.
- 13 En nombre de ambos Fondos, mi personal visitó la Oficina de reclamaciones de Kobe, administrada por General Marine Surveyors Ltd (GMS), en 1998 y en 1999. Asimismo, en 1999, mi personal visitó las oficinas de Cornes & Co Ltd, en Kobe, Japón, a fin de revisar los pagos de reclamaciones del sector turístico. Con respecto a estas reclamaciones, recomendé que:
 - Se documentasen íntegramente los principios generales para la liquidación de reclamaciones con respecto a cada siniestro; y
 - se utilizasen impresos normalizados para la presentación de los cálculos.
- 14 Desde entonces, el Director ha respondido que no sería posible establecer de forma abstracta principios precisos para la evaluación de reclamaciones del sector turístico aparte de los principios relacionados con la admisibilidad de reclamaciones por pérdidas puramente económicas establecidos en el Manual de reclamaciones.
- 15 En parte como respuesta a mis recomendaciones anteriores en este ámbito, se ha puesto a punto un sistema informatizado para facilitar la evaluación de reclamaciones del sector turístico. El Director me ha informado de que se efectuará una evaluación para comprobar si dicho sistema puede generar de forma satisfactoria un impreso normalizado para la evaluación de reclamaciones.
- 16 Con respecto a las reclamaciones restantes, que no guardan relación con el sector turístico y de las que se ocupa la Oficina de Tramitación de Reclamaciones de Kobe, administrada por General Marine Surveyors Ltd (GMS), recomendé que

- En la base de datos estándar que se estaba preparando en aquel momento para supervisar la tramitación de las reclamaciones se incluyesen pormenores y/o referencias cruzadas de la historia completa de las reclamaciones individuales, incluyendo las reuniones celebradas y las conversaciones telefónicas mantenidas con los demandantes, y su examen junto con todos los documentos y pruebas justificativos; y
 - Que se prestase la debida atención a la celebración de más reuniones frente a frente, sobre todo entre el personal de GMS y el de International Tanker Owners Pollution Federation Ltd (ITOPF) y otros expertos técnicos, a fin de acelerar la liquidación de reclamaciones.
- 17 El Director me ha informado de que ha tenido en cuenta las recomendaciones que formulé para que se incluyan en el diseño de la base de datos sobre reclamaciones.
- 18 Con respecto a la necesidad de celebrar más reuniones frente a frente, me complace señalar que en 2000 el Director, el Consejero Jurídico y el Jefe del Departamento de Reclamaciones realizaron un total de siete visitas a Japón para resolver las reclamaciones pendientes y cuestiones relacionadas a estas. En varios casos los expertos de la ITOPF acompañaron al personal del Fondo y se celebraron reuniones con amplia participación del personal relacionado con los temas a tratar. Se han logrado avances considerables en la liquidación de reclamaciones derivadas de este siniestro quedando relativamente pocas reclamaciones pendientes.

Inversiones y gestión de efectivo

- 19 Recomendé a la Secretaría que siguiese supervisando la situación detenidamente para cerciorarse de que las inversiones estuviesen debidamente protegidas, en caso de adoptarse la decisión de aumentar la cuantía que puede invertirse en una institución. De hecho, no se han incrementado los límites, si bien esta situación podría cambiar de continuar la tendencia de fusiones que se están produciendo entre bancos y sociedades de crédito hipotecario. Nuestras pruebas han confirmado que las inversiones durante 2000 se han efectuado de conformidad con la política de inversión del Fondo, según las recomendaciones del Órgano Asesor de inversiones.

TERCERA PARTE – SINOPSIS

- 20 Esta sinopsis presenta las principales observaciones derivadas de los resultados detallados facilitados en la Cuarta Parte de mi informe.

Gastos de reclamaciones

- 21 Los pagos totales del Fondo de 1992 por reclamaciones en 2000 ascendieron a £30 millones y se efectuaron en su mayor parte con respecto a los siniestros del *Nakhodka* y del *Erika*. Mi personal seleccionó y examinó una muestra de estos gastos incluyendo una revisión sobre si las reclamaciones habían sido tratadas equitativamente y de conformidad con las normas del Fondo.

Oficina de tramitación de reclamaciones de Lorient

- 22 El Fondo de 1992 y la Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Ltd (el Club P&I) establecieron una Oficina local de tramitación de reclamaciones en Lorient, Francia, para ocuparse de las reclamaciones de indemnización derivadas del siniestro del *Erika*, que se produjo a finales de 1999.
- 23 En el marco de la auditoría de 1999, mi personal visitó la oficina de tramitación de reclamaciones en mayo de 2000, para examinar si se habían establecido procedimientos satisfactorios a nivel local para la tramitación de las reclamaciones. En aquel momento no se había efectuado ningún pago de reclamaciones. El Club P&I ha iniciado ya los pagos y mi personal visitó de nuevo la Oficina de Lorient en abril de 2001.

- 24 Mi personal volvió a obtener una impresión favorable de la forma en que funciona y se administra la Oficina de Lorient, así como del grado de contacto directo entre la Oficina y la Secretaría del Fondo en las deliberaciones mantenidas con el Club P&I y con diversos demandantes.
- 25 Asimismo observaron que se había ofrecido asesoramiento sobre la presentación de informes a los evaluadores contratados para examinar las reclamaciones. **Acojo favorablemente** tal decisión como una medida positiva que debería contribuir a mantener la coherencia en la evaluación de las reclamaciones, y a prestar la debida atención a los factores pertinentes que afectan la reclamación, sin tener en cuenta qué evaluador examina una reclamación concreta.

Nueva base de datos para la tramitación de reclamaciones

- 26 La Secretaría ha establecido una nueva base de datos para la tramitación de las reclamaciones, que se ha introducido en primer lugar en la Oficina de reclamaciones de Lorient. Su diseño ha respondido en parte a mis recomendaciones anteriores sobre los pormenores que deberían incluirse en la base de datos. Mi personal revisó la base de datos y señaló que su introducción ha tenido como resultado una mejora en la notificación y gestión de las reclamaciones, lo que constituirá una contribución significativa en la mejora de la capacidad de la Secretaría para examinar el estado y el avance de las reclamaciones y los pagos por los siniestros.
- 27 En la base de datos se incluye asimismo un sistema de seguimiento de la evaluación de reclamaciones del sector turístico (Tourism Claims Assessment Tracking System (TCATs)) que se ha elaborado en asociación con L&R, los expertos de Fondo en la evaluación de reclamaciones del sector turístico en Francia. Sin embargo, dicho sistema se halla aún en su fase inicial y, como tal, mi personal no ha llevado a cabo todavía una evaluación detallada de este aspecto de la base de datos. Se proponen visitar durante la auditoría de 2001 la oficina de L&R así como examinar el sistema anteriormente mencionado y su utilización más a fondo.
- 28 Como un posible avance de la base de datos en el futuro, la Secretaría tiene planes de examinar si podría vincularse directamente al sistema de contabilidad. Esto mejoraría aún más la gestión de la información del Fondo, ya que garantizaría aún más la precisión de la información respecto a las reclamaciones pagadas.

Fondo Complementario de Indemnización propuesto por la Unión Europea

- 29 La Comisión de las Comunidades Europeas ha publicado una propuesta de reglamento mediante la cual se establecería un fondo para facilitar indemnización complementaria hasta un tope máximo de 1 000 millones de euros por derrames de hidrocarburos en Estados Miembros de la Unión Europea. Sólo se pagará indemnización a las reclamaciones que hayan sido aprobadas por los FIDAC.
- 30 Aún han de aclararse las medidas sobre la auditoría con respecto a la propuesta de la UE, incluido el grado de confianza que pueda depositar la Comisión en la labor de auditoría de mi personal a la hora de verificar los datos sobre las contribuciones y los pagos de las reclamaciones. A la Secretaría le preocupa asimismo la carga adicional que se le puede imponer en el caso de que hubiese una duplicación de esfuerzos en lo que respecta a la auditoría.
- 31 En el caso de que se estableciese un Fondo Complementario Europeo de acuerdo al reglamento propuesto, **recomiendo** que, en el contexto de la relación necesaria entre la Secretaría del Fondo y la Comisión Europea, se preste la debida atención para garantizar la puesta en práctica de medidas eficaces de auditoría y que estas sean satisfactorias para todas las partes. Tal vez mi personal desee participar en tales discusiones.

Controles financieros

- 32 Además de examinar los gastos por reclamaciones, mi personal examinó los sistemas de control financiero en la Secretaría del Fondo en relación con:
- Ingresos por contribuciones;

- Nóminas;
- Gastos administrativos;
- Previsión de efectivo e inversión del excedente de efectivo.

33 Hallaron que estos sistemas contaban con suficientes sistemas de control y que se habían respetado los procedimientos de control en las pruebas de la auditoría. Les complació sobre todo observar que el personal de la Secretaría elabora ahora las cuentas trimestrales. Esto representa una mejora considerable en los controles de supervisión financiera y **acojo favorablemente** este avance muy positivo.

El sitio del Fondo en la red

- 34 Mi personal observó que se ha establecido el sitio en la red para el Fondo de 1971 y el Fondo de 1992. Se trata de un avance muy alentador, que debe garantizar a los Fondos la proyección de una imagen positiva hacia el exterior, que refleje apertura y transparencia.
- 35 **Acojo favorablemente** los ahorros potenciales derivados de la eficacia del servidor de documentos del sitio en la red para la distribución electrónica de documentos de la Asamblea y del Comité Ejecutivo a los Estados Miembros del Fondo y otros usuarios autorizados.

CUARTA PARTE – CONCLUSIONES DETALLADAS

Gastos de reclamaciones

- 36 Los pagos totales de reclamaciones del Fondo de 1992 en 2000 ascendieron a £30 millones y se efectuaron en su mayor parte (92%) con respecto al siniestro del *Nakhodka*. Únicamente existe otro siniestro que ha supuesto un nivel considerable de gastos es el del *Erika*, con un gasto durante el presente ejercicio económico de £2,3 millones en concepto de pagos de reclamaciones. Del gasto total de £30 millones, aproximadamente £25 millones se asignaron a indemnizaciones y los £5 millones restantes a honorarios, viajes y gastos varios incurridos en relación con las reclamaciones.
- 37 Mi personal seleccionó y examinó una muestra de pagos de reclamaciones y pagos relacionados con reclamaciones efectuados en 2000, que abarcan los siniestros respecto de los cuales se habían efectuado pagos considerables durante el año. Revisaron los expedientes y documentos relacionados guardados en la sede del Fondo en Londres y mantuvieron discusiones con miembros clave del personal de la Secretaría, incluidos el Director, el Jefe del Departamento de Reclamaciones y el Consejero Jurídico.
- 38 Además de verificar los pagos con los documentos que justifican las reclamaciones mi personal examinó si se habían tratado las reclamaciones equitativamente y de conformidad con el Reglamento del Fondo y los procedimientos establecidos, y si los gastos por reclamaciones se sufragaron de forma eficaz en función de los costes, teniendo en cuenta los objetivos del Fondo del pago de indemnización.

Oficina de Tramitación de Reclamaciones de Lorient

- 39 El Fondo de 1992 y la Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Ltd (el Club P&I) establecieron una Oficina Local de Tramitación de Reclamaciones en Lorient, Francia para ocuparse de las reclamaciones de indemnización surgidas del siniestro del *Erika*, que se produjo a finales de 1999.
- 40 En el marco de la auditoría de 1999, mi personal visitó la oficina de reclamaciones en mayo de 2000, para examinar si se habían establecido procedimientos satisfactorios a nivel local para la tramitación de las reclamaciones. En aquel momento no se había efectuado ningún pago de reclamaciones. El Club P&I ha iniciado ya los pagos y mi personal visitó de nuevo la Oficina de Lorient en abril de 2001.

- 41 Mi personal volvió a obtener una impresión favorable de la forma en que funciona y se administra dicha oficina. Pudieron examinar y evaluar los procedimientos globales y controles internos en funcionamiento, incluida una prueba sobre un número de pagos efectuados por el Club P&I y consideraron que eran satisfactorios. Tomaron nota de que se había ofrecido asesoramiento sobre la presentación de informes a los evaluadores contratados para examinar las reclamaciones. **Acojo favorablemente** tal decisión como una medida positiva que debe contribuir a mantener la coherencia en la evaluación de las reclamaciones, y a prestar la debida atención a los factores pertinentes que afectan la reclamación, sin tener en cuenta qué evaluador examina una reclamación concreta.
- 42 Asimismo observaron que había mucho contacto directo entre la Oficina de Lorient y la Secretaría del Fondo de 1992 y que el personal del Fondo había visitado esta oficina en numerosas ocasiones donde tuvieron lugar deliberaciones con el Club P&I y con diversos demandantes. En mi opinión esto debería facilitar considerablemente el proceso de la liquidación de las reclamaciones.

Nueva base de datos para la tramitación de las reclamaciones

- 43 La Secretaría ha creado una nueva base de datos para la tramitación de reclamaciones que se ha introducido en primer lugar en la Oficina de reclamaciones de Lorient. Se ha concebido en parte teniendo en cuenta mis recomendaciones previas sobre los pormenores que se deberían incluir en dicha base de datos.
- 44 Mi personal revisó la base de datos y tomó nota de que su introducción había tenido como resultado:
- Una mejora en la notificación de la situación general de las reclamaciones. Entre la información que puede presentarse, cabe mencionar: número total de reclamaciones por situación (reclamada, evaluada, aprobada, acordada, autorizada para pago, pagos efectuados, reclamaciones rechazadas); reclamaciones por zonas geográficas y reclamaciones por sector, por ejemplo, turismo, pesca, etc.
 - Datos sobre el rendimiento, que contribuirán a facilitar la administración de la situación de las reclamaciones, por ejemplo la media de tiempo que se tarda en evaluar una reclamación desde que se recibe en la oficina, o el tiempo medio que tarda cada evaluador contratado para examinar y evaluar reclamaciones;
 - Información que permite a la Secretaría establecer, de forma continua, la suma total que ha sido abonada por el Club P&I. Esto contribuirá a determinar el límite del pago por el Club y el punto en el que el Fondo ha de asumir la responsabilidad del resto de los pagos.
- 45 Asimismo, la base de datos se está utilizando para acelerar el proceso de aprobación de reclamaciones al permitir al Fondo establecer “poblaciones” de reclamaciones, respecto de las cuales se puede examinar cada reclamación para determinar si la reclamación se ajusta al “valor previsto” con respecto a esa población. Se ha establecido dicho sistema en relación con las reclamaciones del sector turístico derivadas del siniestro del *Erika*. Este sistema se conoce como sistema de seguimiento de la evaluación de reclamaciones del sector turístico (Tourism Claims Assessment Tracking System (TCATs)) y se ha puesto a punto en colaboración con L&R, los expertos del Fondo para evaluar reclamaciones del sector turístico en Francia. Una vez que se han introducido los datos de las reclamaciones en el sistema, se clasifica la reclamación por categorías y se analiza la información para evaluar i) si se puede considerar la reclamación como “sencilla” a efectos comparativos, y ii) si la reclamación se ajusta a los parámetros de la población que se ha establecido con respecto a esta categoría de reclamación. Si bien esto no reemplaza al experto cuya evaluación está basada en los conocimientos, es útil para determinar reclamaciones inexactas, obviamente exageradas y se utiliza para decidir qué reclamaciones pueden aprobarse basándose en la información presentada y cuáles requieren ser investigadas más a fondo. Como resultado, debería aumentar considerablemente la eficacia de la evaluación de reclamaciones.
- 46 El sistema TCATs se halla aún en una fase inicial y, como tal, mi personal no ha llevado a cabo aún ninguna evaluación detallada de este aspecto de la base de datos. En su auditoría de 2001, se proponen visitar la oficina de L&R y examinar más a fondo dicho sistema.

- 47 En general, la introducción de la nueva base de datos para la tramitación de reclamaciones, con el tipo de notificaciones y servicios para la administración brevemente referida en párrafos anteriores, debería mejorar considerablemente la capacidad de la Secretaría para examinar la situación y el avance de las reclamaciones y los pagos por siniestros. Asimismo, esta información ayudará a la Secretaría a determinar aspectos problemáticos y a adoptar las medidas correctivas que puedan ser necesarias.
- 48 No obstante, la base de datos no está vinculada directamente al sistema de contabilidad, aunque la Secretaría ha previsto abordar esta cuestión. Este avance mejorará aún más la gestión de la información de los Fondos y ofrecerá una garantía adicional con respecto a la exactitud de la información sobre las reclamaciones pagadas.

Fondo Complementario de Indemnización propuesto por la Unión Europea

- 49 La Comisión de las Comunidades Europeas ha publicado una propuesta de reglamento que establecería un fondo a fin de ofrecer indemnización complementaria hasta un tope de 1 000 millones de euros para derrames de hidrocarburos en los Estados Miembros de la Unión Europea. Sólo se pagaría indemnización con respecto a las reclamaciones que hubiesen sido aprobadas por el FIDAC. El fondo propuesto se sufragaría mediante contribuciones que se cobrarían a receptores de hidrocarburos transportados por vía marítima en Estados Miembros de la Unión Europea.
- 50 Aún han de aclararse las medidas con respecto a la auditoría en la propuesta de la UE, incluido el grado de confianza que pudiese depositar la Comisión en la labor de auditoría de mi personal a la hora de comprobar la exactitud de los datos de las contribuciones y los pagos de las reclamaciones. A la Secretaría le preocupa asimismo la carga adicional que se le puede imponer en el caso de que hubiese una duplicación de esfuerzos en la auditoría.
- 51 En el caso de que se estableciese un Fondo Complementario Europeo de acuerdo al reglamento propuesto, **recomiendo** que, en el contexto de la relación necesaria entre la Secretaría del Fondo y la Comisión Europea, se preste la debida atención a fin de garantizar la puesta en práctica de medidas eficaces y satisfactorias con respecto a la auditoría para todas las partes. Tal vez mi personal desee participar en tales deliberaciones.

Controles financieros

- 52 Además de examinar los gastos por reclamaciones, mi personal examinó y documentó los sistemas de control financiero en la Secretaría del Fondo en relación con:
- Ingresos por contribuciones;
 - Nóminas;
 - Gastos administrativos;
 - Previsión de efectivo e inversión del excedente de efectivo.
- 53 Hallaron que estos sistemas contaban con sistemas de control adecuados y que se habían respetado los procedimientos de control en las pruebas de la auditoría. Me complació observar que la Secretaría había adoptado medidas con respecto a todas las recomendaciones de la carta de fiscalización formuladas por mi personal en años anteriores, concebidas para mejorar el entorno con respecto al control.
- 54 Me complació especialmente observar que el personal en la Secretaría está elaborando ahora las cuentas trimestrales. Esto representa una mejora considerable en los controles de supervisión financiera y **acojo favorablemente** este avance muy positivo.
- 55 Con respecto a los controles relacionados con las inversiones del excedente de efectivo, el Fondo tiene una política de inversiones, que establece los tipos de instituciones (y la calificación crediticia exigida) en las que el Fondo puede invertir. El Órgano Asesor de Inversiones somete las políticas a revisiones y asesora al Director con respecto a las políticas apropiadas.

- 56 Mi personal examinó una muestra de las inversiones del Fondo y consideró que todas se habían efectuado de conformidad con la Política de inversión.

El sitio del Fondo en la red

- 57 Mi personal tomó nota de que se había creado un sitio en la red del Fondo de 1971 y del Fondo de 1992. Se trata de una medida alentadora, que debería garantizar una proyección positiva de la imagen de los Fondos hacia el exterior que refleje apertura y transparencia.
- 58 Actualmente se dispone de dos niveles:
- El sitio en la red general, disponible para todos los usuarios de Internet, que proporciona información general sobre el Fondo, incluidas publicaciones tales como el informe anual y los manuales de reclamaciones.
 - El servidor de documentos, disponible solamente para los usuarios autorizados tales como Estados Miembros del Fondo, y a través del cual se accede a los documentos del Fondo.
- 59 El sitio en la red general constituye una buena introducción a la función y la labor de los FIDAC y ofrece enlaces con publicaciones útiles tales como los manuales de reclamaciones y los informes anuales. Actualmente sólo está disponible en inglés. Tengo entendido que se están tomando medidas para que se pueda acceder al sitio en la red en los otros dos idiomas oficiales de los Fondos.
- 60 El servidor de documentos da acceso a los documentos de la Asamblea y del Comité Ejecutivo y está disponible en los tres idiomas oficiales de los Fondos. Actualmente, el servidor de documentos sólo contiene documentos relativamente recientes, pero se está contemplando la posibilidad de ampliarlo a la información histórica. Existe un servicio de búsqueda, además de listados de documentos por reuniones que deberían ayudar a que las partes interesadas accedan rápidamente a la información. Algunas delegaciones han confirmado que no quieren recibir más información en copias impresas, lo que eventualmente generará ahorros de costes mediante la distribución de información por Internet en vez de la utilización de los servicios postales.
- 61 **Acojo favorablemente** estos ahorros potenciales de la distribución de la información y la utilización del sitio en la red para promover una conocimiento más amplio del papel de los Fondos y la valiosa labor que desempeñan.

Otras cuestiones financieras

Control de suministros y equipo

- 62 Como se mencionó en la Nota 11 b) de los Estados financieros del Fondo, el valor de los suministros y el equipo en manos del Fondo ascendió a £285 983 al 31 de diciembre de 2000. De conformidad con los principios contables establecidos en el Fondo, las adquisiciones de equipo, mobiliario, aparatos de oficinas, suministros y libros para la biblioteca no están incluidas en el balance general del Fondo sino que se cargan como gastos cuando se adquieren.
- 63 Mi personal llevó a cabo un examen de prueba de los registros de suministros y equipo del Fondo de conformidad con el artículo 13.16 d) del Reglamento financiero. Como resultado de dicho examen, estoy satisfecho de que los registros en cuanto a suministros y equipo al 31 de diciembre de 2000 reflejan fielmente el activo en manos del Fondo. No se registró pérdida alguna por parte del Fondo durante el ejercicio económico.

Cantidades canceladas y fraude

- 64 La Secretaría me ha informado que, durante el ejercicio económico, no hubo cantidades canceladas ni se registraron casos de fraude o de presunto fraude.

RECONOCIMIENTO

- 65 Deseo expresar mi aprecio por la cooperación eficaz y asistencia prestadas por el Director, su personal y el personal de la Oficina Local de Tramitación de Reclamaciones de Lorient durante el curso de mi auditoría.

Sir John Bourn
Interventor y Auditor General, Reino Unido
Auditor Externo

ANEXO X

ESTADOS FINANCIEROS DEL FONDO INTERNACIONAL DE INDEMNIZACIÓN DE DAÑOS DEBIDOS A LA CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS 1992, CORRESPONDIENTES AL EJERCICIO QUE CONCLUYÓ EL 31 DE DICIEMBRE DE 2000 OPINIÓN DEL AUDITOR EXTERNO

A: la Asamblea del Fondo internacional de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos 1992

He examinado los estados financieros adjuntos, que comprenden los estados financieros I a VI, los Apéndices I a III y las notas del Fondo internacional de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos 1992, para el ejercicio que concluyó el 31 de diciembre de 2000. Estos estados financieros son responsabilidad del Director. Mi responsabilidad es expresar una opinión sobre estos estados financieros basándome en mi auditoría.

Llevé a cabo mi auditoría de acuerdo con las Normas Comunes de Auditoría del Grupo de Auditores Externos de las Naciones Unidas, de los organismos especializados y del Organismo Internacional de Energía Atómica, según corresponda. Tales normas exigen que planee y lleve a cabo mi auditoría de modo que me asegure razonablemente de que no se han tergiversado materialmente los estados financieros. Una auditoría supone examinar las pruebas que justifican las cifras y los datos de los estados financieros. Asimismo una auditoría supone evaluar los principios de contabilidad utilizados y cálculos importantes efectuados por el Director, así como una evaluación de la presentación global de los estados financieros.

En mi opinión, los estados financieros presentan fielmente la situación financiera al 31 de diciembre de 2000 y los resultados del ejercicio entonces finalizado; y fueron preparados de acuerdo con los principios contables establecidos del Fondo de 1992, aplicados en forma coherente con los del ejercicio financiero anterior.

Además, en mi opinión las transacciones del Fondo de 1992, que fueron comprobadas como parte de mi auditoría, estuvieron en todos los aspectos de acuerdo con el Reglamento financiero y con la autoridad legislativa.

De acuerdo con el artículo 13 del Reglamento financiero, también he emitido un extenso informe sobre mi auditoría de los estados financieros del Fondo.

Sir John Bourn
Interventor y Auditor general, Reino Unido
Auditor Externo

ANEXO XI

FONDO GENERAL

FONDO DE 1992: CUENTA DE INGRESOS Y GASTOS CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO ECONÓMICO DEL 1 DE ENERO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2000

	2000	1999
£	£	£
INGRESOS		
Contribuciones		
Contribuciones	-	7 207 711
Ajuste de evaluaciones de ejercicios anteriores	-	129 107
Total contribuciones	-	7 336 818
Varios		
Ingresos varios	325	27 350
Transferencia del FRI provisional relativo al <i>Osung N°3</i>	160 376	-
Intereses sobre contribuciones vencidas	(11 502)	5 647
Intereses sobre inversiones	1 303 799	758 521
Total varios	1 452 998	791 518
TOTAL INGRESOS	1 452 998	8 128 336
GASTOS		
Gastos de la Secretaría		
Obligaciones contraídas	1 246 005	815 304
Reclamaciones		
Indemnización	-	3 414 149
Gastos relacionados con las reclamaciones		
Honorarios	2 294 323	17 837
Viajes	36 623	1 182
Varios	56 889	1 720
Total gastos relacionados con las reclamaciones	2 387 835	20 739
TOTAL GASTOS	3 633 840	4 250 192
(Déficit)/Excedente de ingresos sobre gastos	(2 180 842)	3 878 144

ANEXO XII

FONDO DE RECLAMACIONES IMPORTANTES
FONDO DE 1992: CUENTA DE INGRESOS Y GASTOS CORRESPONDIENTE AL
EJERCICIO ECONÓMICO DEL 1 DE ENERO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2000

	<i>Nakhodka</i>		<i>Osung N°3</i> (Fondo provisional de Reclamaciones Importantes)		<i>Erika</i>
	2000 £	1999 £	2000 £	1999 £	2000 £
INGRESOS					
Contribuciones					
Contribuciones (cuarta recaudación)	12 957 208	-	-	-	-
Contribuciones (tercera recaudación)	-	8 942 874	-	-	-
Contribuciones (segunda recaudación)	-	21 237 294	-	-	-
Contribuciones (primera recaudación)	-	-	-	-	39 883 216
Ajuste de evaluaciones de ejercicios anteriores	-	106 081	-	77 524	-
Total contribuciones	12 957 208	30 286 249	-	77 524	39 883 216
Varios					
Ingresos sobre contribuciones vencidas	34 608	17 439	-	100	23 842
Intereses sobre inversiones	1 505 288	1 210 538	-	153 676	517 346
Total varios	1 539 896	1 227 977	-	153 776	541 188
TOTAL INGRESOS	14 497 104	31 514 226	-	231 300	40 424 404
GASTOS					
Indemnización	24 746 690	1 557 216	-	-	-
Honorarios	2 803 723	100 908	-	-	-
Viajes	27 346	-	-	-	-
Varios	14 613	849	-	-	-
TOTAL GASTOS	27 592 372	1 658 973	-	-	-
(Déficit)/Excedente de ingresos sobre gastos	(13 095 268)	29 855 253	-	231 300	40 424 404
Ajuste cambiario	(265 156)	-	-	-	99 188
Saldo pasado a cuenta nueva al 1 de enero	37 330 881	7 475 628	3 909 620	3 678 320	-
Haber en la cuenta del contribuyente	-	-	3 749 244	-	-
Transferencia al Fondo General	-	-	160 376	-	-
TOTAL	-	-	3 909 620	-	-
Saldo al 31 de diciembre	23 970 457	37 330 881	-	3 909 620	40 523 592

ANEXO XIII

ESTADO DE CUENTAS DEL FONDO DE 1992 AL 31 DE DICIEMBRE DE 2000

	2000	1999
	£	£
ACTIVO		
Efectivo en bancos y en caja	79 265 275	57 424 942
Contribuciones pendientes	470 163	552 579
Suma adeudada del Fondo de 1971	1 007 465	724 443
Impuesto recuperable	511 319	24 804
Varios por cobrar	297 645	12 153
Adelantos varios	-	8 686
Intereses sobre contribuciones vencidas	23 517	18 672
ACTIVO TOTAL	81 575 384	58 766 279
PASIVO		
Fondo de Previsión de personal	1 197 466	999 252
Cuentas por pagar	27 738	31 997
Obligaciones no liquidadas	199 805	31 418
Contribuciones pagadas con antelación	1 331 381	-
Cuenta de los contribuyentes	42 830	154
Suma adeudada al FRI relativo al <i>Nakhodka</i>	23 970 457	37 330 881
Suma adeudada al FRI relativo al <i>Erika</i>	40 523 592	-
Suma adeudada al FRI provisional relativo al <i>Osung N°3</i>	-	3 909 620
PASIVO TOTAL	67 293 269	42 303 322
SALDO DEL FONDO GENERAL	14 282 115	16 462 957
PASIVO TOTAL Y SALDO DEL FONDO GENERAL	81 575 384	58 766 279

ANEXO XIV

**ESTADO DE FLUJO DE EFECTIVO DEL FONDO DE 1992 CORRESPONDIENTE
AL EJERCICIO ECONÓMICO COMPRENDIDO DEL 1 DE ENERO AL
31 DE DICIEMBRE DE 2000**

	2000		1999	
	£	£	£	£
Efectivo al 1 de Enero		57 424 942		24 323 173
ACTIVIDADES OPERATIVAS				
Superávit operativo	17 746 274		31 841 962	
(Aumento)/Disminución de deudores	(968 772)		(726 489)	
Aumento/(Disminución) de acreedores	1 620 181		(202 289)	
Flujo efectivo neto de actividades operativas		18 397 683		30 913 184
RENDIMIENTO SOBRE LAS INVERSIONES				
Intereses sobre las inversiones	3 442 650		2 188 585	
Entrada de efectivo neto de los rendimientos sobre las inversiones		3 442 650		2 188 585
Efectivo al 31 de diciembre		79 265 275		57 424 942

ANEXO XV

FONDO DE 1971: HIDROCARBUROS SUJETOS A CONTRIBUCIÓN RECIBIDOS EN EL AÑO CIVIL DE 2000 EN LOS TERRITORIOS DE ESTADOS QUE ERAN MIEMBROS DEL FONDO DE 1971 AL 31 DE DICIEMBRE DE 2001

De conformidad con los informes presentados hasta el 31 de diciembre de 2001

Estado Miembro	Hidrocarburos sujetos a contribución (toneladas)	% del total
Malasia	17 427 546	49,64%
Portugal	14 440 126	41,13%
Camerún	1 391 303	3,96%
Ghana	1 131 834	3,22%
Colombia	717 229	2,04%
Brunei Darussalam	0	0,00%
Djibouti	0	0,00%
Estonia	0	0,00%
Papua Nueva Guinea	0	0,00%
Emiratos Árabes Unidos	0	0,00%
Yugoslavia	0	0,00%
	35 108 038	100,00%

Nota

No se han recibido informes al respecto de Albania, Benin, Côte d'Ivoire, Gabón, Gambia, Guyana, Kuwait, Maldivas, Mauritania, Mozambique, Nigeria, Qatar, República Árabe Siria, Saint Kitts y Nevis, Sierra Leona y Tuvalu.

ANEXO XVI

FONDO DE 1992: HIDROCARBUROS SUJETOS A CONTRIBUCIÓN RECIBIDOS EN EL AÑO CIVIL DE 2000 EN LOS TERRITORIOS DE ESTADOS QUE ERAN MIEMBROS DEL FONDO DE 1992 AL 31 DE DICIEMBRE DE 2001

De conformidad con los informes presentados hasta el 31 de diciembre de 2001

Estado Miembro	Hidrocarburos sujetos a contribución (toneladas)	% del Total
Japón	261 966 122	21,00%
Italia	139 921 672	11,22%
República de Corea	132 580 436	10,63%
Países Bajos	106 328 628	8,52%
Francia	100 443 445	8,05%
Reino Unido	73 680 299	5,91%
Singapur	66 440 341	5,33%
España	60 597 636	4,86%
Canadá	59 637 436	4,78%
Alemania	36 756 554	2,95%
Australia	31 637 455	2,54%
Noruega	30 412 128	2,44%
Grecia	22 723 893	1,82%
Suecia	21 547 654	1,73%
Filipinas	18 347 006	1,47%
México	12 284 880	0,98%
Finlandia	10 250 333	0,82%
Bélgica	9 197 419	0,74%
Venezuela	8 977 000	0,72%
Dinamarca	5 505 131	0,44%
Nueva Zelandia	4 802 516	0,38%
Irlanda	4 651 783	0,37%
Croacia	4 034 331	0,32%
China (Región Administrativa Especial de Hong Kong)	3 224 782	0,26%
Jamaica	2 740 469	0,22%
Sri Lanka	2 425 891	0,19%
Túnez	2 410 000	0,19%
Panamá	2 306 658	0,18%
Bahamas	2 111 792	0,17%
Chipre	2 047 573	0,16%
Federación de Rusia	1 998 890	0,16%
Uruguay	1 731 170	0,14%
Malta	1 592 283	0,13%
Polonia	1 429 236	0,11%
Argelia	434 000	0,03%
Lituania	391 433	0,03%
	1 247 568 275	100,00%

Notas

Informe cero de Antigua y Barbuda, Barbados, Belice, Emiratos Árabes Unidos, Eslovenia, Fiji, Islandia, Islas Marshall, Letonia, Liberia, Mauricio, Mónaco, Omán, Seychelles, Tonga y Vanuatu.

No se han recibido informes de Argentina, Bahrein, Comoras, Georgia, Granada, India, Kenya, Marruecos, República Dominicana y Trinidad y Tabago.

ANEXO XVII

FONDO DE 1971 : RESUMEN DE SINIESTROS (31 DE DICIEMBRE DE 2001)

Para este cuadro, los daños se han agrupado en las categorías siguientes:

- Limpieza (incluidas las medidas preventivas)
- Relacionadas con la pesca
- Relacionadas con el turismo
- Relacionadas con la agricultura
- Otras pérdidas de ingresos
- Otros daños materiales
- Daños al medio ambiente

Ref	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 de 1969
1	<i>Irving Whale</i>	7.9.70	Golfo de San Lorenzo, Canadá	Canadá	2 261	(desconocido)
2	<i>Antonio Gramsci</i>	27.2.79	Ventspils, URSS	URSS	27 694	Rbls 2 431 584
3	<i>Miya Maru N°8</i>	22.3.79	Bisan Seto, Japón	Japón	997	¥37 710 340
4	<i>Tarpenbek</i>	21.6.79	Selsey Bill, Reino Unido	República Federal de Alemania	999	£64 356
5	<i>Mebaruzaki Maru N°5</i>	8.12.79	Mebaru, Japón	Japón	19	¥845 480
6	<i>Showa Maru</i>	9.1.80	Estrecho de Naruto, Japón	Japón	199	¥8 123 140
7	<i>Unsei Maru</i>	9.1.80	Akune, Japón	Japón	99	¥3 143 180
8	<i>Tanio</i>	7.3.80	Bretaña, Francia	Madagascar	18 048	FFr11 833 718

Causa del siniestro	Cantidad de hidrocarburos derramados (toneladas)	Indemnización (cuantías pagadas por el Fondo de 1971, a menos que se indique lo contrario)		Notas
Hundimiento	(desconocida)			Irving Whale fue puesto a flote en 1996. El tribunal canadiense desestimó la acción judicial contra el Fondo de 1971 ya que este no podía ser juzgado responsable de sucesos que ocurrieron antes de que el Convenio del Fondo de 1971 entrase en vigor para Canadá.
Encalladura	5 500	Limpieza	SKr95 707 157	
Abordaje	540	Limpieza Relacionadas con la pesca Compensación	¥108 589 104 ¥31 521 478 <u>¥9 427 585</u> ¥149 538 167	¥5 438 909 recuperados por vía de recurso.
Abordaje	(desconocido)	Limpieza	£363 550	
Hundimiento	10	Limpieza Relacionadas con la pesca Compensación	¥7 477 481 ¥2 710 854 <u>¥211 370</u> ¥10 399 705	
Abordaje	100	Limpieza Relacionadas con la pesca Compensación	¥10 408 369 ¥92 696 505 <u>¥2 030 785</u> ¥105 135 659	¥9 893 496 recuperados por vía de recurso.
Abordaje	<140			Debido a la distribución de responsabilidad entre los dos buques que intervinieron, el Fondo de 1971 no tuvo que pagar ninguna compensación.
Rotura	13 500	Limpieza Relacionadas con el turismo Relacionadas con la pesca Otras pérdidas de ingresos	FFr219 164 465 FFr2 429 338 FFr52 024 FFr494 816 FFr222 140 643	El pago total era igual al límite de compensación 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.

Ref	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 de 1969
9	<i>Furenas</i>	3.6.80	Oresund, Suecia	Suecia	999	SKr612 443
10	<i>Hosei Maru</i>	21.8.80	Miyagi, Japón	Japón	983	¥35 765 920
11	<i>Jose Marti</i>	7.1.81	Dalarö, Suecia	URSS	27 706	SKr23 844 593
12	<i>Suma Maru N°11</i>	21.11.81	Karatsu, Japón	Japón	199	¥7 396 340
13	<i>Globe Asimi</i>	22.11.81	Klaipeda, URSS	Gibraltar	12 404	Rbls 1 350 324
14	<i>Ondina</i>	3.3.82	Hamburgo, República Federal de Alemania	Países Bajos	31 030	DM10 080 383
15	<i>Shiota Maru N°2</i>	31.3.82	Isla de Takashima, Japón	Japón	161	¥6 304 300
16	<i>Fukutoko Maru N°8</i>	3.4.82	Bahía de Tachibana, Japón	Japón	499	¥20 844 440
17	<i>Kifuku Maru N°35</i>	1.12.82	Ishinomaki, Japón	Japón	107	¥4 271 560
18	<i>Shinkai Maru N°3</i>	21.6.83	Ichikawa, Japón	Japón	48	¥1 880 940
19	<i>Eiko Maru N°1</i>	13.8.83	Karakuwazaki, Japón	Japón	999	¥39 445 920
20	<i>Koei Maru N°3</i>	22.12.83	Nagoya, Japón	Japón	82	¥3 091 660
21	<i>Tsunehisa Maru N°8</i>	26.8.84	Osaka, Japón	Japón	38	¥964 800

Causa del siniestro	Cantidad de hidrocarburos derramados (toneladas)	Indemnización (cuantías pagadas por el Fondo de 1971, a menos que se indique lo contrario)	Notas
Abordaje	200	Limpieza Limpieza Compensación SKr3 187 687 DKr418 589 SKr153 111	SKr449 961 recuperados por vía de recurso.
Abordaje	270	Limpieza Relacionadas con la pesca Compensación ¥163 051 598 ¥50 271 267 ¥8 941 480 ¥222 264 345	¥18 221 905 recuperados por vía de recurso.
Encalladura	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.
Encalladura	10	Limpieza Compensación ¥6 426 857 ¥1 849 085 ¥8 275 942	
Encalladura	>16 000	Compensación US\$467 953	No hubo daños en el Estado Miembro del Fondo de 1971.
Descarga	200-300	Limpieza DM11 345 174	
Encalladura	20	Limpieza Relacionadas con la pesca Compensación ¥46 524 524 ¥24 571 190 ¥1 576 075 ¥72 671 789	
Abordaje	85	Limpieza Relacionadas con la pesca Compensación ¥200 476 274 ¥163 255 481 ¥5 211 110 ¥368 942 865	
Hundimiento	33	Compensación ¥598 181	Los daños totales son inferiores a la responsabilidad del propietario del buque.
Descarga	3,5	Limpieza Compensación ¥1 005 160 ¥470 235 ¥1 475 395	
Abordaje	357	Limpieza Relacionadas con la pesca Compensación ¥23 193 525 ¥1 541 584 ¥9 861 480 ¥34 596 589	¥14 843 746 recuperados por vía de recurso.
Abordaje	49	Limpieza Relacionadas con la pesca Compensación ¥18 010 269 ¥8 971 979 ¥772 915 ¥27 755 163	¥8 994 083 recuperados por vía de recurso.
Hundimiento	30	Limpieza Compensación ¥16 610 200 ¥241 200 ¥16 851 400	

Ref	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 de 1969
22	<i>Koho Maru N°3</i>	5.11.84	Hiroshima, Japón	Japón	199	¥5 385 920
23	<i>Koshun Maru N°1</i>	5.3.85	Bahía de Tokio, Japón	Japón	68	¥1 896 320
24	<i>Patmos</i>	21.3.85	Estrecho de Messina, Italia	Grecia	51 627	LIt 13 263 703 650
25	<i>Jan</i>	2.8.85	Aalborg, Dinamarca	República Federal de Alemania	1 400	DKr1 576 170
26	<i>Rose Garden Maru</i>	26.12.85	Umm Al Qaiwain, Emiratos Árabes Unidos	Panamá	2 621	US\$364 182 (estimación)
27	<i>Brady Maria</i>	3.1.86	Estuario del Elba, República Federal de Alemania	Panamá	996	DM324 629
28	<i>Take Maru N°6</i>	9.1.86	Sakai-Senboku, Japón	Japón	83	¥3 876 800
29	<i>Oued Gueterini</i>	18.12.86	Argel, Argelia	Argelia	1 576	Din1 175 064
30	<i>Thuntank 5</i>	21.12.86	Gävle, Suecia	Suecia	2 866	SKr2 741 746
31	<i>Antonio Gramsci</i>	6.2.87	Borgå, Finlandia	URSS	27 706	Rbls 2 431 854
32	<i>Southern Eagle</i>	15.6.87	Sada Misaki, Japón	Panamá	4 461	¥93 874 528
33	<i>El Hani</i>	22.7.87	Indonesia	Libia	81 412	£7 900 000 (estimación)
34	<i>Akari</i>	25.8.87	Dubai, Emiratos Árabes Unidos	Panamá	1 345	£92 800 (estimación)

Causa del siniestro	Cantidad de hidrocarburos derramados (toneladas)	Indemnización (cuantías pagadas por el Fondo de 1971, a menos que se indique lo contrario)	Notas
Encalladura	20	Limpieza Relacionadas con la pesca Compensación ¥68 609 674 ¥25 502 144 <u>¥1 346 480</u> ¥95 458 298	
Abordaje	80	Limpieza Compensación ¥26 124 589 <u>¥474 080</u> ¥26 598 669	¥8 866 222 recuperados por vía de recurso.
Abordaje	700		Los daños totales acordados extrajudicialmente o decididos por el tribunal (Lt 11 583 298 650) son inferiores a la responsabilidad del propietario del buque.
Encalladura	300	Limpieza Compensación DKr9 455 661 <u>DKr394 043</u> DKr9 849 704	
Descarga de hidrocarburos	(desconocida)		Se retiró la reclamación contra el Fondo de 1971 (US\$44 204).
Abordaje	200	Limpieza DM3 220 511	DM333 027 recuperados por vía de recurso.
Descarga de hidrocarburos	0,1	Compensación ¥104 987	Los daños totales son inferiores a la responsabilidad del propietario del buque.
Descarga	15	Limpieza Limpieza Limpieza Otras pérdidas de ingresos Compensación US\$1 133 FFr708 824 Din5 650 £126 120 Din293 766	
Encalladura	150-200	Limpieza Relacionadas con la pesca Compensación SKr23 168 271 SKr49 361 <u>SKr685 437</u> SKr23 903 069	
Encalladura	600-700	Limpieza FM1 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.
Abordaje	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).
Encalladura	3 000		No se dio curso a la reclamación de limpieza (US\$242 800).
Incendio	1 000	Limpieza Limpieza Dhr 864 293 US\$187 165	El asegurador del propietario del buque reembolsó US\$160 000.

Ref	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 de 1969
35	<i>Tolmiros</i>	11.9.87	Costa occidental, Suecia	Grecia	48 914	SKr50 000 000 (estimación)
36	<i>Hinode Maru N°1</i>	18.12.87	Yawatahama, Japón	Japón	19	¥608 000
37	<i>Amazzone</i>	31.1.88	Bretaña, Francia	Italia	18 325	FFr13 860 369
38	<i>Taiyo Maru N°13</i>	12.3.88	Yokohama, Japón	Japón	86	¥2 476 800
39	<i>Czantoria</i>	8.5.88	St Romuald, Canadá	Canadá	81 197	(desconocido)
40	<i>Kasuga Maru N°1</i>	10.12.88	Kyoga Misaki, Japón	Japón	480	¥17 015 040
41	<i>Nestucca</i>	23.12.88	Isla de Vancouver, Canadá	Estados Unidos de América	1 612	(desconocido)
42	<i>Fukkol Maru N°12</i>	15.5.89	Shiogama, Japón	Japón	94	¥2 198 400
43	<i>Tsubame Maru N°58</i>	18.5.89	Shiogama, Japón	Japón	74	¥2 971 520
44	<i>Tsubame Maru N°16</i>	15.6.89	Kushiro, Japón	Japón	56	¥1 613 120
45	<i>Kifuku Maru N°103</i>	28.6.89	Otsuji, Japón	Japón	59	¥1 727 040
46	<i>Nancy Orr Gaucher</i>	25.7.89	Hamilton, Canadá	Liberia	2 829	Can\$473 766

Causa del siniestro	Cantidad de hidrocarburos derramados (toneladas)	Indemnización (cuantías pagadas por el Fondo de 1971, a menos que se indique lo contrario)		Notas
Desconocida	200			No se dio curso a la reclamación de limpieza (SKr100 639 999), ya que se retiró la acción judicial del Gobierno sueco contra el propietario del buque y el Fondo de 1971.
Mal manejo de la carga	25	Limpieza Compensación	¥1 847 225 <u>¥152 000</u> ¥1 999 225	
Tanques averiados por temporal	2 000	Limpieza Relacionadas con la pesca	FFr1 141 185 <u>FFr145 792</u> FFr1 286 977	Se recuperaron FFr1 000 000 del asegurador del propietario del buque.
Descarga	6	Limpieza Compensación	¥6 134 885 <u>¥619 200</u> ¥6 754 085	
Choque con muelle	(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\$1 787 771).
Hundimiento	1 100	Limpieza Relacionadas con la pesca Compensación	¥371 865 167 ¥53 500 000 <u>¥4 253 760</u> ¥429 618 927	
Abordaje	(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).
Rebose de tubería de suministro	0,5	Limpieza Compensación	¥492 635 <u>¥549 600</u> ¥1 042 235	
Mal manejo del transvase de hidrocarburos	7	Otros daños materiales Compensación	¥19 159 905 <u>¥742 880</u> ¥19 902 785	
Descarga	(desconocida)	Otros daños materiales Compensación	¥273 580 <u>¥403 280</u> ¥676 860	
Mal manejo de la carga	(desconocida)	Limpieza Compensación	¥8 285 960 <u>¥431 761</u> ¥8 717 721	
Rebose durante descarga	250			Los daños totales son inferiores a la responsabilidad del propietario del buque (se acordó Can\$292 110 por limpieza).

Ref	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 de 1969
47	<i>Dainichi Maru N°5</i>	28.10.89	Yaizu, Japón	Japón	174	¥4 199 680
48	<i>Daito Maru N°3</i>	5.4.90	Yokohama, Japón	Japón	93	¥2 495 360
49	<i>Kazuei Maru N°10</i>	11.4.90	Osaka, Japón	Japón	121	¥3 476 160
50	<i>Fuji Maru N°3</i>	12.4.90	Yokohama, Japón	Japón	199	¥5 352 000
51	<i>Volgoneft 263</i>	14.5.90	Karlskrona, Suecia	URSS	3 566	SKr3 205 204
52	<i>Hato Maru N°2</i>	27.7.90	Kobe, Japón	Japón	31	¥803 200
53	<i>Bonito</i>	12.10.90	Río Támesis, Reino Unido	Suecia	2 866	£241 000 (estimación)
54	<i>Río Orinoco</i>	16.10.90	Isla de Anticosti, Canadá	Islas Caimán	5 999	Can\$1 182 617
55	<i>Portfield</i>	5.11.90	Pembroke, Gales, Reino Unido	Reino Unido	481	£69 141
56	<i>Vistabella</i>	7.3.91	Caribe	Trinidad y Tabago	1 090	FFr2 354 000 (estimación)
57	<i>Hokunan Maru N°12</i>	5.4.91	Isla de Okushiri, Japón	Japón	209	¥3 523 520
58	<i>Agip Abruzzo</i>	10.4.91	Liorna, Italia	Italia	98 544	LIt 21 800 000 000 (estimación)

Causa del siniestro	Cantidad de hidrocarburos derramados (toneladas)	Indemnización (cuantías pagadas por el Fondo de 1971, a menos que se indique lo contrario)		Notas
Mal manejo de la carga	0,2	Relacionadas con la pesca Limpieza Compensación	¥1 792 100 ¥368 510 <u>¥1 049 920</u> ¥3 210 530	
Mal manejo de la carga	3	Limpieza Compensación	¥5 490 570 <u>¥623 840</u> ¥6 114 410	
Abordaje	30	Limpieza Relacionadas con la pesca Compensación	¥48 883 038 ¥560 588 <u>¥869 040</u> ¥50 312 666	¥45 038 833 recuperados por vía de recurso.
Rebose durante operación de abastecimiento	(desconocida)	Limpieza Compensación	¥96 431 <u>¥1 338 000</u> ¥1 434 431	¥430 329 recuperados por vía de recurso.
Abordaje	800	Limpieza Relacionadas con la pesca Compensación	SKr15 523 813 SKr530 239 <u>SKr795 276</u> SKr16 849 328	
Mal manejo de la carga	(desconocida)	Otros daños materiales Compensación	¥1 087 700 <u>¥200 800</u> ¥1 288 500	
Mal manejo de la carga	20			Los daños totales son inferiores a la responsabilidad del propietario del buque (se acordó £130 000 por limpieza).
Encalladura	185	Limpieza	Can\$12 831 892	
Hundimiento	110	Limpieza Relacionadas con la pesca Compensación	£249 630 £9 879 <u>£17 155</u> £276 663	
Hundimiento	(desconocida)	Limpieza Limpieza	FFr8 237 529 £14 250	
Encalladura	(desconocida)	Limpieza Relacionadas con la pesca Compensación	¥2 119 966 ¥4 024 863 <u>¥880 880</u> ¥7 025 709	
Abordaje	2 000	Compensación	Llt 1 666 031 931	Los daños totales son inferiores a la responsabilidad del propietario del buque.

Ref	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 de 1969
59	<i>Haven</i>	11.4.91	Génova, Italia	Chipre	109 977	LIt 23 950 220 000
60	<i>Kaiko Maru N°86</i>	12.4.91	Nomazaki, Japón	Japón	499	¥14 660 480
61	<i>Kumi Maru N°12</i>	27.12.91	Bahía de Tokio, Japón	Japón	113	¥3 058 560
62	<i>Fukkol Maru N°12</i>	9.6.92	Ishinomaki, Japón	Japón	94	¥2 198 400
63	<i>Aegean Sea</i>	3.12.92	La Coruña, España	Grecia	57 801	Pts 1 121 219 450
64	<i>Braer</i>	5.1.93	Shetland, Reino Unido	Liberia	44 989	4 883 840
65	<i>Kihnu</i>	16.1.93	Tallinn, Estonia	Estonia	949	113 000 DEG (estimación)
66	<i>Sambo N°11</i>	12.4.93	Seúl, República de Corea	República de Corea	520	Won 77 786 224 (estimación)
67	<i>Taiko Maru</i>	31.5.93	Shiroyazaki, Japón	Japón	699	¥29 205 120

Causa del siniestro	Cantidad de hidrocarburos derramados (toneladas)	Indemnización (cuantías pagadas por el Fondo de 1971, a menos que se indique lo contrario)		Notas
Incendio y explosión	(desconocida)	Estado italiano Dos contratistas italianos	LIIt 70 002 629 093 <u>LIIt 1 582 341 690</u> LIIt 71 584 970 783	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 figuran en la columna de la izquierda. El asegurador del propietario del buque pagó LIIt 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.
		Estado francés Otros órganos públicos franceses Principado de Mónaco	FFr12 580 724 FFr10 659 469 <u>FFr270 035</u> FFr23 510 228	
		Compensación	£2 500 000	
Abordaje	25	Limpieza Relacionadas con la pesca Compensación	¥53 513 992 ¥39 553 821 <u>¥3 665 120</u> ¥96 732 933	
Abordaje	5	Limpieza Compensación	¥1 056 519 <u>¥764 640</u> ¥1 821 159	¥650 522 recuperados por vía de recurso.
Mal manejo del suministro de hidrocarburos	(desconocida)	Otros daños materiales Compensación	¥4 243 997 <u>¥549 600</u> ¥4 793 597	
Encalladura	73 500	<i>Cifras según sentencia del tribunal de lo penal:</i> Gobierno español (reclamadas) Órganos públicos (adjudicadas) Demandante particular (reclamadas) Relacionadas con la pesca: Demandantes particulares (adjudicadas) Demandantes particulares (reclamadas)	Pts 1 154 500 000 Pts 303 263 261 Pts 184 216 423 Pts 327 027 638 <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 1 091 millones. El asegurador del propietario del buque pagó Pts 814 millones. Se cursaron nuevas reclamaciones en el tribunal de lo civil por Pts 24 255 millones.
Encalladura	84 000	Limpieza Relacionadas con la pesca Relacionadas con el turismo Relacionadas con la agricultura Otros daños materiales Otras pérdidas de ingresos	£593 883 £38 370 480 £77 375 £3 572 392 £8 715 826 <u>£229 861</u> £51 559 817	A comienzos de 2002 se efectuarán nuevos pagos por £200 000. Están pendientes de juicio dos reclamaciones que ascienden a £1,5 millones. El asegurador del propietario del buque pagó £5 281 706.
Encalladura	140	Limpieza	FM543 618	
Encalladura	4	Limpieza Relacionadas con la pesca	Won 176 866 632 <u>Won 42 848 123</u> Won 219 714 755	Se recuperaron US\$22 504 del asegurador del propietario del buque.
Abordaje	520	Limpieza Relacionadas con la pesca Compensación	¥756 780 796 ¥336 404 259 <u>¥7 301 280</u> ¥1 100 486 335	¥49 104 248 recuperados por vía de recurso.

Ref	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 de 1969
68	<i>Ryoyo Maru</i>	23.7.93	Península de Izu, Japón	Japón	699	¥28 105 920
69	<i>Keumdong N°5</i>	27.9.93	Yosu, República de Corea	República de Corea	481	Won 71 853 943
70	<i>Iliad</i>	9.10.93	Pilos, Grecia	Grecia	33 837	Drs 1 496 533 000
71	<i>Seki</i>	30.3.94	Fujairah, Emiratos Árabes Unidos y Omán	Panamá	153 506	14 millones DEG
72	<i>Daito Maru N°5</i>	11.6.94	Yokohama, Japón	Japón	116	¥3 386 560
73	<i>Toyotaka Maru</i>	17.10.94	Kainan, Japón	Japón	2 960	¥81 823 680
74	<i>Hoyu Maru N°53</i>	31.10.94	Monbetsu, Japón	Japón	43	¥1 089 280
75	<i>Sung Il N°1</i>	8.11.94	Onsan, República de Corea	República de Corea	150	Won 23 000 000 (estimación)
76	Derrame de procedencia desconocida	30.11.94	Mohamedia, Marruecos	-	-	-
77	<i>Boyang N°51</i>	25.5.95	Sandbaeg Do, República de Corea	República de Corea	149	19 817 DEG

Causa del siniestro	Cantidad de hidrocarburos derramados (toneladas)	Indemnización (cuantías pagadas por el Fondo de 1971, a menos que se indique lo contrario)		Notas
Abordaje	500	Limpieza Compensación	¥8 433 001 <u>¥7 026 480</u> ¥15 459 481	¥10 455 440 recuperados por vía de recurso.
Abordaje	1 280	Limpieza (pagadas) Relacionadas con la pesca (pagadas) Otros daños materiales (pagadas)	Won 7 502 755 270 Won 8 718 601 175 <u>Won 14 206 046</u> Won 16 235 562 491	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.
		<i>Reclamaciones pendientes en el tribunal:</i> Relacionadas con la pesca	Won 2 756 471 759	
Encalladura	200	Limpieza (pagadas) Relacionadas con la pesca (reclamadas) Otras pérdidas de ingresos (reclamadas) Daños morales (reclamadas)	Drs 356 204 011 Drs 1 099 000 000 Drs 1 547 000 000 <u>Drs 378 000 000</u> Drs 3 380 204 011	El asegurador del propietario del buque pagó Drs 356 204 011 y US\$565 000.
		Limpieza (pagadas)	US\$565 000	
Abordaje	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 compensación.
Rebose durante operación de carga	0,5	Limpieza Compensación	¥1 187 304 <u>¥846 640</u> ¥2 033 944	
Abordaje	560	Limpieza Relacionadas con la pesca Otras pérdidas de ingresos Compensación	¥629 516 429 ¥50 730 359 ¥15 490 030 <u>¥20 455 920</u> ¥716 192 738	¥31 021 717 recuperados por vía de recurso.
Mal manejo del suministro de hidrocarburos	(desconocida)	Otros daños materiales Limpieza Compensación	¥3 954 861 ¥202 854 <u>¥272 320</u> ¥4 430 035	
Encalladura	18	Limpieza Relacionadas con la pesca	Won 9 401 293 <u>Won 28 378 819</u> 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.
(desconocida)	(desconocida)	Limpieza (reclamadas)	Dhr Ma 2 600 000	No se estableció que los hidrocarburos procediesen de un buque tal como se define en el Convenio del Fondo de 1971.
Abordaje	160			La reclamación por limpieza (Won 142 millones) prescribió al no entablarse la acción judicial necesaria.

Ref	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 de 1969
78	<i>Dae Woong</i>	27.6.95	Kojung, República de Corea	República de Corea	642	Won 95 000 000 (estimación)
79	<i>Sea Prince</i>	23.7.95	Yosu, República de Corea	Chipre	144 567	Won 18 308 275 906
80	<i>Yeo Myung</i>	3.8.95	Yosu, República de Corea	República de Corea	138	Won 21 465 434
81	<i>Shinryu Maru N°8</i>	4.8.95	Chita, Japón	Japón	198	¥3 967 138
82	<i>Senyo Maru</i>	3.9.95	Ube, Japón	Japón	895	¥20 203 325
83	<i>Yuil N°1</i>	21.9.95	Fusán, República de Corea	República de Corea	1 591	Won 250 millones (estimación)
84	<i>Honam Sapphire</i>	17.11.95	Yosu, República de Corea	Panamá	142 488	14 millones DEG
85	<i>Toko Maru</i>	23.1.96	Anegasaki, Japón	Japón	699	¥18 769 567 (estimación)

Causa del siniestro	Cantidad de hidrocarburos derramados (toneladas)	Indemnización (cuantías pagadas por el Fondo de 1971, a menos que se indique lo contrario)		Notas
Encalladura	1	Limpieza	Won 43 517 127	
Encalladura	5 035	Limpieza (pagadas) Relacionadas con la pesca (pagadas) Relacionadas con el turismo (pagadas) Retirada de hidrocarburos (pagadas) Estudios ambientales (pagadas)	Won 20 709 245 359 Won 19 619 888 052 Won 538 000 000 Won 8 420 123 382 <u>Won 723 490 410</u> Won 50 010 747 203	El asegurador del propietario del buque pagó Won 18 308 275 906.
		Limpieza (pagadas) Compensación (pagadas)	¥357 214 Won 7 410 928 540	
		<i>Reclamaciones pendientes en el tribunal:</i>		
		Relacionadas con la pesca	Won 5 471 360 585	
Abordaje	40	Limpieza (pagadas) Relacionadas con la pesca (pagadas) Relacionadas con el turismo (pagadas)	Won 684 000 000 Won 600 000 000 <u>Won 269 029 739</u> Won 1 553 029 739	El asegurador del propietario del buque pagó Won 560 945 437.
		<i>Reclamaciones pendientes en el tribunal:</i>		
		Relacionadas con la pesca	Won 335 000 000	
Mal manejo del suministro de hidrocarburos	0,5	Limpieza (pagadas) Compensación (pagadas)	¥8 650 249 <u>¥984 327</u> ¥9 634 576	El asegurador del propietario del buque pagó ¥3 718 455
		Otros daños materiales (acordadas) Otras pérdidas de ingresos (acordadas)	US\$3 103 <u>US\$2 560</u> US\$5 663	
Abordaje	94	Limpieza Relacionadas con la pesca Compensación	¥314 838 937 ¥46 726 661 <u>¥5 012 855</u> ¥366 578 453	¥279 973 101 recuperados por acción de vía de recurso.
Hundimiento	(desconocida)	Limpieza (pagadas) Relacionadas con la pesca (pagadas) Operación de retirada de hidrocarburos (pagadas)	Won 12 393 138 987 Won 5 522 034 932 <u>Won 6 824 362 810</u> Won 24 739 536 729	El asegurador del propietario del buque pagó Won 1 654 millones.
		<i>Reclamaciones pendientes en el tribunal:</i>		
		Relacionadas con la pesca (reclamadas)	Won 14 399 050 906	
Choque contra defensa	1 800	Limpieza (pagadas) Relacionadas con la pesca (pagadas) Estudios del medio ambiente (reclamadas)	Won 9 033 000 000 Won 1 112 000 000 <u>Won 114 000 000</u> Won 10 259 000 000	El asegurador del propietario del buque pagó US\$13,5 millones.
Abordaje	4			Los daños totales son inferiores a la responsabilidad del propietario del buque. No se solicitó compensación.

Ref	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 de 1969
86	<i>Sea Empress</i>	15.2.96	Milford Haven, Gales, Reino Unido	Liberia	77 356	£7 395 748
87	<i>Kugenuma Maru</i>	6.3.96	Kawasaki, Japón	Japón	57 (estimación)	¥1 175 055 de hidrocarburos
88	<i>Kriti Sea</i>	9.8.96	Agioi Theodoroi, Grecia	Grecia	62 678	Drs 2 241 millones (estimación)
89	<i>N°1 Yung Jung</i>	15.8.96	Fusán, República de Corea	República de Corea	560	Won 122 millones
90	<i>Nakhodka</i>	2.1.97	Isla de Oki, Japón	Federación de Rusia	13 159	1 588 000 DEG
91	<i>Tsubame Maru N°31</i>	25.1.97	Otaru, Japón	Japón	89	¥1 843 849
92	<i>Nissos Amorgos</i>	28.2.97	Maracaibo, Venezuela	Grecia	50 563	5 245 000 DEG (estimación)

Causa del siniestro	Cantidad de hidrocarburos derramados (toneladas)	Indemnización (cuantías pagadas por el Fondo de 1971, a menos que se indique lo contrario)		Notas
Encalladura	72 360	Limpieza (pagadas)	£22 800 216	El asegurador del propietario del buque pagó £6 866 809.
		Otros daños materiales (pagadas)	£358 554	
		Relacionadas con la pesca (pagadas)	£8 526 640	
		Relacionadas con el turismo (pagadas)	£2 159 169	
		Otras pérdidas de ingresos (pagadas)	<u>£268 780</u>	
			£34 113 359	
		<i>Reclamaciones pendientes en el tribunal:</i>		
		Limpieza	£900 000	
		Relacionadas con la pesca	£3 700 000	
		Relacionadas con el turismo	£160 000	
		Otras pérdidas de ingresos	<u>£350 000</u>	
			£5 110 000	
Mal manejo del suministro	0,3	Limpieza	¥1 981 403	¥1 197 267 recuperados por acción de vía de recurso.
		Compensación	<u>¥297 066</u>	
			¥2 278 469	
Mal manejo del suministro de hidrocarburos	30	Limpieza (pagadas)	Drs 522 162 557	El asegurador del propietario del buque pagó Drs 664 801 123. Se están examinando nuevas reclamaciones.
		Limpieza (reclamadas)	Drs 366 676 811	
		Limpieza (acordadas)	Drs 518 030 496	
		Relacionadas con la pesca (pagadas)	Drs 83 464 212	
		Relacionadas con la pesca (reclamadas)	Drs 813 464 212	
		Relacionadas con el turismo (pagadas)	Drs 35 375 000	
		Relacionadas con el turismo (reclamadas)	Drs 10 715 500	
		Otras pérdidas de ingresos (pagadas)	Drs 23 799 354	
		Otras pérdidas de ingresos (reclamadas)	<u>Drs 241 629 000</u>	
			Drs2 285 317 142	
Encalladura	28	Limpieza (pagadas)	Won 689 829 037	El asegurador del propietario del buque pagó Won 690 millones.
		Salvamento (pagadas)	Won 20 376 927	
		Relacionadas con la pesca (pagadas)	Won 16 769 424	
		Pérdida de ingresos (pagadas)	Won 6 161 710	
		Transbordo de la carga (pagadas)	Won 10 000 000	
		Compensación (pagadas)	<u>Won 28 071 490</u>	
			Won 771 208 588	
Rotura	6 200	Limpieza (pagadas)	¥17 240 477 000	El Fondo de 1971 y el Fondo de 1992 efectuaron pagos provisionales por ¥16 845 millones. El asegurador del propietario del buque efectuó pagos por US\$5 millones.
		Relacionadas con la pesca (liquidadas)	¥1 769 172 000	
		Relacionadas con el turismo (liquidadas)	<u>¥1 344 157 000</u>	
		Total parcial	¥20 353 806 000	
		Limpieza (reclamadas)	¥3 675 114 000	
		Relacionadas con el turismo (reclamadas)	¥8 642 000	
		Calzada (reclamadas)	<u>¥3 335 857 000</u>	
		Total parcial	¥7 019 613 000	
		Total	¥27 373 419 000	
Rebose durante operación de carga	0,6	Limpieza	¥7 673 830	El asegurador del propietario del buque pagó ¥1 710 173.
		Compensación	<u>¥457 497</u>	
			¥8 131 327	
Encalladura	3 600	Relacionadas con la limpieza (pagadas)	\$2 104 218	
		Relacionadas con la limpieza (pagadas)	Bs16 664 002	
		Relacionadas con la pesca (pagadas)	Bs120 246 417	
		Relacionadas con el turismo (pagadas)	<u>Bs77 839 753</u>	
			Bs214 750 172	
		Relacionadas con la pesca (pagadas)	US\$ 6 413 355	

Ref	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 de 1969
93	<i>Daiwa Maru N°18</i>	27.3.97	Kawasaki, Japón	Japón	186	¥3 372 368 (estimación)
94	<i>Jeong Jin N°101</i>	1.4.97	Fusán, República de Corea	República de Corea	896	Won 246 millones
95	<i>Osung N°3</i>	3.4.97	Tunggado, República de Corea	República de Corea	786	104 500 DEG (estimación)
96	<i>Plate Princess</i>	27.5.97	Puerto Miranda, Venezuela	Malta	30 423	3,6 millones DEG (estimación)
97	<i>Diamond Grace</i>	2.7.97	Bahía de Tokio, Japón	Panamá	147 012	14 millones DEG
98	<i>Katja</i>	7.8.97	El Havre, Francia	Bahamas	52 079	FFr 48 millones (estimación)
99	<i>Evoikos</i>	15.10.97	Estrecho de Singapur	Chipre	80 823	8 846 941 DEG

Causa del siniestro	Cantidad de hidrocarburos derramados (toneladas)	Indemnización (cuantías pagadas por el Fondo de 1971, a menos que se indique lo contrario)		Notas
Mal manejo del suministro de hidrocarburos	1	Limpieza	¥415 600 000	
		Compensación	<u>¥ 865 406</u>	
			¥416 465 406	
Rebose durante operación de carga	124	Limpieza	Won 418 000 000	
		Compensación	<u>Won 58 000 000</u>	
			Won 476 000 000	
Encalladura	(desconocida)	Limpieza (pagadas)	Won 866 906 355	El Fondo de 1992 pagó ¥340 millones a los demandantes. Esta cuantía fue reembolsada posteriormente por el Fondo de 1971.
		Relacionadas con la pesca (pagadas)	Won 68 795 729	
		Operación de retirada de hidrocarburos (pagadas)	<u>Won 6 738 565 917</u>	
			Won 7 674 268 001	
		Limpieza (pagadas)	¥669 252 879	
		Relacionadas con la pesca (pagadas)	<u>¥181 786 486</u>	
			¥851 039 365	
		Compensación	Won 37 963 635	
Rebose durante operación de carga	3,2	Relacionadas con la pesca (reclamadas)	US\$47 000 000	Las reclamaciones contra el Fondo de 1971 prescribieron.
Encalladura	1 500	Limpieza (pagadas)	¥1 074 000 000	La cuantía total de las reclamaciones reconocidas no excedió de la responsabilidad del propietario del buque.
		Relacionadas con la pesca (pagadas)	¥263 000 000	
		Relacionadas con el turismo (pagadas)	¥23 000 000	
		Otras pérdidas de ingresos (pagadas)	<u>¥8 000 000</u>	
			¥1 680 000 000	
Choque con muelle	190	Limpieza (pagadas)	FFr 15 686 739	El asegurador del propietario del buque pagó FFr16 139 000. Es prácticamente seguro que el total de las reclamaciones reconocidas sea inferior a la responsabilidad del propietario del buque.
		Limpieza (reclamadas)	FFr1 136 805	
		Relacionadas con la pesca (pagadas)	FFr328 000	
		Otros daños materiales (pagadas)	<u>FFr 261 156</u>	
			FFr 17 412 700	
		<i>Reclamaciones pendientes en el tribunal:</i>		
		Limpieza (reclamadas)	FFr9 346 371	
Abordaje	29 000	<i>Singapur</i>		El propietario del buque efectuó un pago provisional de S\$4,6 millones con respecto a las reclamaciones de limpieza.
		Limpieza (reclamadas)	S\$15 948 000	
		Otros daños materiales (reclamadas)	S\$1 733 000	
		Otros daños materiales (pagadas)	<u>S\$67 000</u>	
			S\$17 748 000	
		<i>Malasia</i>		El propietario del buque pagó RM2,6 millones.
		Limpieza (pagadas)	RM1 424 000	
		Relacionadas con la pesca (pagadas)	<u>RM1 200 000</u>	
			RM2 624 000	
		<i>Indonesia</i>		
		Limpieza (reclamadas)	US\$152 000	
		Daños al medio ambiente (reclamadas)	US\$3 200 000	
		Relacionadas con la pesca (reclamadas)	<u>US\$11 000</u>	
			US\$3 363 000	

Ref	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 de 1969
100	<i>Kyungnam N°1</i>	7.11.97	Ulsan, República de Corea	República de Corea	168	Won 43 543 015
101	<i>Pontoon 300</i>	7.1.98	Hamriyah, Sharjah, Emiratos Árabes Unidos	San Vicente y las Granadinas	4 233	No se dispone de cifra
102	<i>Maritza Sayalero</i>	8.6.98	Bahía de Carenero, Venezuela	Panamá	28 338	3 millones DEG (estimación)
103	<i>Al Jaziah 1</i>	24.1.00	Abu Dhabi, EAU	Honduras	681	No se dispone de cifra
104	<i>Alambra</i>	17.9.00	Estonia	Malta	75 366	£6 600 000 (estimación)
105	<i>Natuna Sea</i>	3.10.00	Indonesia	Panamá	51 095	6 100 000 DEG (estimación)
106	<i>Zeinab</i>	14.4.01	Emiratos Árabes Unidos	Georgia	2 178	No se dispone de cifra
107	<i>Singapura Timur</i>	28.5.01	Malasia	Panamá	1 369	102 000 DEG (estimación)

Causa del siniestro	Cantidad de hidrocarburos derramados (toneladas)	Indemnización (cuantías pagadas por el Fondo de 1971, a menos que se indique lo contrario)		Notas
Encalladura	15-20	Limpieza (pagadas) Relacionadas con la pesca (pagadas)	Won 189 214 535 <u>Won 82 818 635</u> Won 265 023 170	El propietario del buque ha pagado Won 26 622 030.
Hundimiento	4 000	Limpieza (liquidadas) Otros daños (reclamadas)	Dhr 6 308 992 <u>Dhr 198 752 497</u> Dhr 205 061 489	Pagos limitados a 75% (EAU Dhr 4 731 743).
Ruptura de tubería de descarga	262	<i>Reclamaciones contra el propietario del buque pendientes en el tribunal:</i> Limpieza y daños al medio ambiente (reclamadas)	 Bs10 000 000	El Fondo de 1971 considera que los Convenios no se aplican a este siniestro. Las reclamaciones contra el Fondo prescribieron.
Hundimiento	100-200	Limpieza (reclamadas) Limpieza (pagadas) Limpieza (pagadas)	US\$1 417 847 US\$29 000 Dhr 2 470 500	El Fondo de 1971 y el Fondo de 1992 ha pagado cada uno el 50% de las cuantías pagadas.
Corrosión	300 (estimación)	Limpieza (estimadas) <i>Reclamaciones pendientes en el tribunal:</i> Pérdida económica	EEK6 500 000 EEK27 000 000	
Encalladura	7 000 (estimación)	<i>Singapur</i> Limpieza (pagadas) Limpieza (liquidadas) Limpieza (reclamadas) Limpieza (reclamadas) Relacionadas con la pesca (pagadas) Relacionadas con la pesca (reclamadas) <i>Malasia</i> Limpieza (pagadas) Relacionadas con la pesca (pagadas) <i>Indonesia</i> Limpieza (liquidadas) Limpieza (reclamadas) Relacionadas con la pesca (reclamadas) Daños al medio ambiente (reclamadas)	 US\$8 700 000 US\$1 400 000 <u>US\$160 000</u> US\$10 260 000 S\$4 600 000 S\$95 000 <u>S\$56 000</u> S\$4 751 000 RM1 300 000 <u>RM905 000</u> RM2 205 000 Rp339 000 000 Rp21 000 000 000 Rp102 000 000 000 <u>Rp1 058 000 000 000</u> Rp1 181 339 000 000	No se prevén nuevas reclamaciones por daños en Malasia. El Fondo de 1971 no tendrá que efectuar pagos con respecto a indemnización por daños o compensación en lo que refiere a Malasia. Al Fondo de 1992 se le podría pedir que efectuara pagos por daños en Singapur.
Hundimiento	400	Limpieza (reclamadas)	US\$480 000	Se prevén nuevas reclamaciones.
Abordaje	Desconocida	Limpieza (reclamadas) Limpieza (liquidadas) Limpieza (liquidadas) Limpieza (liquidadas)	RM324 000 <u>RM22 100</u> RM346 100 ¥11 400 000 000 S\$1 450	Se prevén nuevas reclamaciones. Se prevé que el total de las reclamaciones rebasará la cuantía de limitación.

ANEXO XVIII

FONDO DE 1992: RESUMEN DE SINIESTROS (31 DE DICIEMBRE DE 2001)

Para este cuadro, los daños se han agrupado en las categorías siguientes:

- Limpieza (incluidas las medidas preventivas)
- Medidas preventivas previas al derrame
- Relacionadas con la pesca
- Relacionadas con el turismo
- Otros daños materiales

Ref	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
1	Desconocida	20.6.96	Costa del Mar del Norte,	- Alemania	-	-
2	<i>Nakhodka</i>	2.1.97	Isla de Oki , Japón	Federación de Rusia	13 159	1 588 000 DEG
3	<i>Osung N°3</i>	3.4.97	Tunggado, República de Corea	República de Corea	786	104 500 DEG (estimación)
4	Desconocido	28.9.97	Essex, Reino Unido	-	-	-
5	<i>Santa Anna</i>	1.1.98	Devon, Reino Unido	Panamá	17 134	10 196 280 DEG (estimación)
6	<i>Milad 1</i>	5.3.98	Bahrein	Belice	801	No se dispone de cifra
7	<i>Mary Anne</i>	22.7.99	Filipinas	Filipinas	465	3 000 000 DEG
8	<i>Dolly</i>	5.11.99	Martinica	República Dominicana	289	No se dispone de cifra

Causa del siniestro	Cantidad de hidrocarburos derramados (toneladas)	Indemnización (cuantías pagadas por el Fondo de 1992, a menos que se indique lo contrario)		Notas
Desconocida	Desconocida	Limpieza (reclamadas)	DM2 610 226	Las autoridades alemanas han entablado acción judicial contra el 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.
Rotura	6 200	Limpieza (pagadas) Relacionadas con la pesca (liquidadas) Relacionadas con el turismo (liquidadas) Total parcial Limpieza (reclamadas) Relacionadas con el turismo (reclamadas) Construcción de calzada (reclamadas) Total parcial Total	¥17 240 477 000 ¥1 769 172 000 <u>¥1 344 157 000</u> ¥20 353 806 000 ¥3 675 114 000 ¥8 642 000 <u>¥3 335 857 000</u> ¥7 019 613 000 ¥27 373 419 000	Pagos provisionales de ¥16 845 millones efectuados por el Fondo de 1971 y el Fondo de 1992. Pagos de US\$5 millones efectuados por el asegurador del propietario del buque.
Encalladura	Desconocida	Limpieza (pagadas) Relacionadas con la pesca (pagadas) Operación de extracción de hidrocarburos (pagadas) Limpieza (pagadas) Relacionadas con la pesca (pagadas)	Won 866 906 355 Won 68 795 729 <u>Won 6 738 565 917</u> Won 7 674 268 001 ¥669 252 879 <u>¥181 786 486</u> ¥851 039 365	El Fondo de 1992 abonó ¥340 millones a los demandantes. Esta suma fue reembolsada posteriormente por el Fondo de 1971.
Desconocida	Desconocida	Limpieza (reclamadas)	£10 000	No se dará curso a la reclamación.
Encalladura	280	Limpieza (reclamadas)	£30 000	Se ha puesto en duda que el <i>Santa Anna</i> está comprendido dentro de la definición de 'buque'.
Avería de casco	0	Medidas preventivas previas al derrame (pagadas)	BD 21 168	
Hundimiento	Desconocida	Limpieza (pagadas) Limpieza (reclamadas)	US\$2 500 000 PPs1 800 000	El asegurador del propietario del buque pagó US\$2,5 millones.
Hundimiento	Desconocida			No se han presentado reclamaciones hasta la fecha.

Ref	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 de 1969
9	<i>Erika</i>	12.12.99	Bretaña, Francia	Malta	19 666	FFr84 247 733
10	<i>Al Jaziah 1</i>	24.1.00	Abu Dhabi, EAU	Honduras	681	No se dispone de cifra
11	<i>Slops</i>	15.6.00	Pireo, Grecia	Grecia	10 815	Ninguno
12	Siniestro en Suecia	23.9.00	Suecia	Desconocido	Desconocido	Desconocido
13	<i>Natuna Sea</i>	3.10.00	Indonesia	Panamá	51 095	22 400 000 DEG (estimación)
14	<i>Baltic Carrier</i>	29.3.01	Dinamarca	Islas Marshall	23 235	DKr118 millones
15	<i>Zeinab</i>	14.4.01	Emiratos Árabes Unidos	Georgia	2 178	No se dispone de cifra

Causa del siniestro	Cantidad de hidrocarburos derramados (toneladas)	Indemnización (cuantías pagadas por el Fondo de 1992, a menos que se indique lo contrario)		Notas
Rotura	14 000 (estimación)	Limpieza (liquidadas)	FFr11 553 189	El asegurador del propietario del buque efectuó pagos por FFr84 millones y el Fondo de 1992 por FFr106 millones. Estos pagos representan entre el 50% y 80% de las cuantías liquidadas. Se prevén nuevas reclamaciones.
		Limpieza (reclamadas)	FFr37 428 595	
		Relacionadas con la pesca (liquidadas)	FFr32 708 792	
		Relacionadas con la pesca (reclamadas)	FFr109 116 738	
		Otros daños materiales (liquidadas)	FFr2 627 482	
		Otros daños materiales (reclamadas)	FFr23 362 256	
		Turismo (liquidadas)	FFr122 042 046	
		Relacionadas con el turismo (reclamadas)	FFr515 354 330	
		Otras pérdidas de ingresos (liquidadas)	FFr21 423 980	
		Otras pérdidas de ingresos (reclamadas)	<u>FFr36 200 819</u>	
			FFr911 818 227	
Hundimiento	100-200	Limpieza (reclamadas)	US\$1 417 847	El Fondo de 1971 y el Fondo de 1992 han efectuado cada uno el pago del 50% de las cuantías pagadas.
		Limpieza (pagadas)	US\$29 000	
		Limpieza (pagadas)	Dhr2 047 500	
Incendio	Desconocida			El Fondo de 1992 considera que el Slops no está comprendido dentro de la definición de 'buque'. Un contratista podría tomar acción judicial contra el Fondo de 1992.
Desconocida	Desconocida			No se han presentado reclamaciones hasta la fecha.
Encalladura	7 000 (estimación)	<i>Singapur</i>		No se prevén nuevas reclamaciones por daños en Malasia. No se solicitará al Fondo de 1971 para que efectúe pagos de compensación o indemnización en cuanto a Malasia. Podría solicitarse al Fondo de 1992 que efectúe pagos por daños en Singapur.
		Limpieza (pagadas)	US\$8 700 000	
		Limpieza (liquidadas)	US\$1 400 000	
		Limpieza (reclamadas)	<u>US\$160 000</u>	
			US\$10 260 000	
		Limpieza (reclamadas)	S\$4 600 000	
		Relacionadas con la pesca (pagadas)	S\$95 000	
		Relacionadas con la pesca (reclamadas)	<u>S\$56 000</u>	
			S\$4 751 000	
		<i>Malasia</i>		
		Limpieza (pagadas)	RM1 300 000	
		Relacionadas con la pesca (pagadas)	<u>RM905 000</u>	
			RM2 205 000	
		<i>Indonesia</i>		
		Limpieza (liquidadas)	Rp339 000 000	
		Limpieza (reclamadas)	Rp21 000 000 000	
		Relacionadas con la pesca (reclamadas)	Rp102 000 000 000	
		Daños al medio ambiente (reclamadas)	<u>Rp1 058 000 000 000</u>	
			Rp1 181 339 000 000	
Abordaje	2 500	Limpieza (reclamadas)	DM32 000	
		Propiedad (pagadas)	DKr980 000	
		Relacionadas con la pesca (pagadas)	DKr15 400 000	
		Relacionadas con la pesca (reclamadas)	<u>DKr21 300 000</u>	
			DKr37 680 000	
Hundimiento	400	Limpieza (reclamadas)	US\$480 000	Se prevén nuevas reclamaciones.

Notas a los Anexos XVII y XVIII

- 1 Las cuantías se presentan en monedas nacionales. Los tipos de conversión pertinentes al 31 de diciembre de 2001 son los siguientes:

£1 =

Bolívar venezolano	Bs	1102,47	Franco francés	FFr	10,7219
Corona danesa	DKr	12,1532	Lira italiana	LIt	3164,92
Corona estona	EEK	25,5809	Marco alemán	DM	3,1969
Corona sueca	SKr	15,2667	Marco finlandés	FM	9,7186
Dinar de Argelia	Din	111,866	Peseta española	Pts	271,966
Dinar de Bahrein	BD	0,5488	Peso filipino	PPs	75,0987
Dirham de EAU	Dhr EAU	5,3456	Ringgit malasio	RM	5,5305
Dirham marroquí	Dhr Ma	16,7652	Rublo ruso	Rbls	44,3824
Dólar de Canadá	Can\$	2,3232	Rupia indonesia	Rp	15136,2
Dólar de los Estados Unidos	US\$	1,4554	Won de la República de Corea	Won	1911,67
Dólar de Singapur	S\$	2,6874	Yen japonés	¥	190,745
Dracma griega	Drs	556,972			

£1 = 1,1553 DEG o 1 DEG = £0,86558

- 2 La inclusión de las cuantías reclamadas no ha de entenderse que indica que los Fondos de 1971 y de 1992 acepten la reclamación ni la cuantía.
- 3 Cuando las reclamaciones figuran como pagadas, la cifra consignada indica la cuantía efectiva abonada por los Fondos de 1971 y de 1992 (es decir 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
Dirección electrónica: info@iopcfund.org
Sitio en la red: www.iopcfund.org