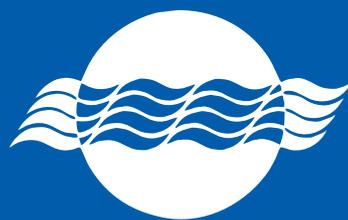


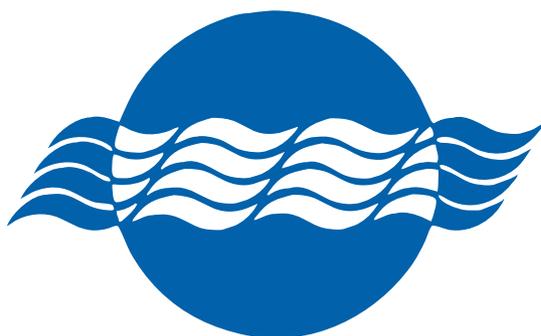
Informe Anual 2002



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 2002**



Fotografía de la portada:
Prestige - España

Agradecimientos

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

Fotografías de:

European Space Agency	página 117
Foto Blanco	página 45
General Marine Surveyors	página 62
ITOPF	portada y páginas 41, 55, 79, 84, 100 y 113
John Ross	páginas 3, 9, 18, 21, 22, 23 y 30

Mapas de:

ITOPF/IMPACT	página 95
--------------	-----------

Gráficos de:

FIDAC/IMPACT	páginas 15, 27, 28 y 35
--------------	-------------------------

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 2002.

El Convenio del Fondo de 1971 dejó de estar en vigor el 24 de mayo de 2002, cuando el número de Estados Miembros quedó reducido a una cifra inferior a 25, y a consecuencia de ello el Convenio del Fondo de 1971 no se aplica a los siniestros que ocurran después de esa fecha. Sin embargo, todos los siniestros pendientes deben ser liquidados antes de poder disolver el Fondo de 1971, lo que puede llevar varios años.

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.

El siniestro del *Prestige*, que ocurrió frente a las costas de España en noviembre de 2002, ocasionó graves daños de contaminación y dará lugar a importantes reclamaciones de indemnización por parte de los afectados por el derrame. El siniestro del *Erika* en Francia en 1999 se ha traducido en más de 6 500 reclamaciones de indemnización. Aunque se ha evaluado la mayoría de estas reclamaciones, aún queda un número considerable de reclamaciones pendientes. En el transcurso de 2002 se concluyeron liquidaciones globales respecto a todas las cuestiones pendientes derivadas de los siniestros del *Aegean Sea* y el *Nakhodka*. Se han logrado también avances significativos concernientes a la resolución de otra serie de casos que afectan a los FIDAC.

El Grupo de Trabajo del Fondo de 1992, creado para estudiar si se ha de mejorar el sistema internacional de indemnización, a fin de cerciorarse de que hace frente a las necesidades de la sociedad, ha continuado su labor. El proyecto de Protocolo preparado por el Grupo de



Måns Jacobsson

Trabajo, por el que se constituiría un Fondo Complementario para proporcionar indemnización adicional por daños de contaminación en los Estados que sean partes en el mismo, será estudiado por una Conferencia Diplomática que se celebrará bajo los auspicios de la Organización Marítima Internacional en mayo de 2003. El Grupo de Trabajo continuará sus deliberaciones durante el año entrante.

Espero que los lectores encuentren interesante el presente Informe y que les ayude a comprender la función de los Fondos en el régimen internacional de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos.

A handwritten signature in blue ink, which appears to read 'Måns Jacobsson'. The signature is fluid and cursive, written on a white background.

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	Fondo de 1992	17
3.2	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 órganos interesados	19
5	Órganos Rectores del Fondo de 1971 y del Fondo de 1992	21
6	Disolución del Fondo de 1971	24
6.1	Terminación del Convenio del Fondo de 1971	24
6.2	Seguro de responsabilidad del Fondo de 1971 para nuevos siniestros	24
6.3	Procedimiento para la disolución del Fondo de 1971	24
7	Administración de los FIDAC	25
7.1	Secretaría	25
7.2	Estados financieros de 2001	25
7.3	Estados financieros de 2002	26
7.4	Inversión de fondos	26
7.5	Órgano de Auditoría	26
8	Contribuciones	27
8.1	El sistema de contribuciones	27
8.2	Contribuciones anuales de 2001	28
8.3	Contribuciones anuales de 2002	28
8.4	Fondos de 1971 y de 1992: Contribuciones anuales al correr de los años	29
9	Examen de la idoneidad del régimen internacional de indemnización	30
9.1	Grupo de Trabajo Intersesiones	30
9.2	Protocolo del Fondo Complementario	30
9.3	Labor realizada en 2002	30
9.4	Continuación de la labor	32
10	Liquidación de reclamaciones	33
10.1	Consideraciones generales	33
10.2	Admisibilidad de las reclamaciones de indemnización	33
10.3	Siniestros que afectan al Fondo de 1971	34
10.4	Siniestros que afectan al Fondo de 1992	36
11	Mirando al futuro	37

PARTE 2

12	Siniestros tramitados por los Fondos de 1971 y de 1992 durante 2002	41
13	Siniestros del Fondo de 1971	42
13.1	<i>Vistabella</i>	42
13.2	<i>Aegean Sea</i>	42
13.3	<i>Braer</i>	47
13.4	<i>Keumdong N°5</i>	49
13.5	<i>Iliad</i>	51
13.6	<i>Sea Prince</i>	51
13.7	<i>Yeo Myung</i>	53
13.8	<i>Yuil N°1</i>	54
13.9	<i>Sea Empress</i>	54
13.10	<i>Kriti Sea</i>	59
13.11	<i>Nakhodka</i>	60
13.12	<i>Nissos Amorgos</i>	67
13.13	<i>Katja</i>	72
13.14	<i>Evoikos</i>	72
13.15	<i>Pontoon 300</i>	74
13.16	<i>Al Jaziah 1</i>	77
13.17	<i>Alambra</i>	80
13.18	<i>Natuna Sea</i>	83
13.19	<i>Zeinab</i>	85
13.20	<i>Singapura Timur</i>	87
14	Siniestros del Fondo de 1992	90
14.1	Siniestro en Alemania	90
14.2	<i>Nakhodka</i>	92
14.3	<i>Mary Anne</i>	92
14.4	<i>Dolly</i>	93
14.5	<i>Erika</i>	95
14.6	<i>Al Jaziah 1</i>	107
14.7	<i>Slops</i>	107
14.8	Siniestro en España	110
14.9	Siniestro en Suecia	110
14.10	<i>Natuna Sea</i>	111
14.11	<i>Baltic Carrier</i>	112
14.12	<i>Zeinab</i>	114
14.13	Siniestro en Guadalupe	114
14.14	Siniestro en el Reino Unido	115
14.15	<i>Prestige</i>	116

ANEXOS

I	Estructura de los FIDAC	121
II	Nota sobre los estados financieros publicados de los Fondos de 1971 y 1992	123
III	Fondo de 1971: Informe del Auditor externo	124
IV	Fondo de 1971: Dictamen del Auditor externo	128
V	Fondo de 1971: Cuenta de ingresos y gastos - Fondo General	129
VI	Fondo de 1971: Cuenta de ingresos y gastos - Fondo de Reclamaciones Importantes	130
VII	Fondo de 1971: Balance General	134
VIII	Fondo de 1971: Estado del flujo de efectivo	135
IX	Fondo de 1992: Informe del Auditor externo	136
X	Fondo de 1992: Dictamen del Auditor externo	144
XI	Fondo de 1992: Cuenta de ingresos y gastos – Fondo General	145
XII	Fondo de 1992: Cuenta de ingresos y gastos – Fondo de Reclamaciones Importantes	146
XIII	Fondo de 1992: Balance General	147
XIV	Fondo de 1992: Estado del flujo de efectivo	148
XV	Fondo de 1971: Hidrocarburos sujetos a contribución recibidos en el año civil de 2001 en los territorios de Estados que eran Miembros del Fondo de 1971 al 24 de mayo de 2002	149
XVI	Fondo de 1992: Hidrocarburos sujetos a contribución recibidos en el año civil de 2001 en los territorios de Estados que eran Miembros del Fondo de 1992 al 31 de diciembre de 2002	150
XVII	Fondo de 1971: Resumen de siniestros	152
XVIII	Fondo de 1992: Resumen de siniestros	174

PREFACIO

El año 2002 ha señalado una vez más un aumento considerable de la afiliación al Fondo internacional de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos de 1992, lo que demuestra el atractivo del régimen global de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos. Paradójicamente, el éxito de los Fondos podría resultar ser también su debilidad. Las disposiciones que rigen los Fondos establecen acertadamente el principio del tratamiento igual en lo que respecta a las reclamaciones y las víctimas de los daños de contaminación por hidrocarburos, y existe un sólido compromiso entre los Estados Miembros con este rasgo básico de dicho régimen. Pero toda moneda tiene dos caras: el mismo principio de igualdad se aplica en lo que respecta a las obligaciones de los Estados Miembros que gozan de la protección del Fondo. Las reglas estipuladas en el Convenio, entre otras cosas, la notificación de hidrocarburos recibidos y la asistencia a las reuniones, presuponen por tanto un compromiso continuo por parte de todos los Estados Miembros con el buen funcionamiento del régimen de indemnización en su conjunto. Aprovecho esta oportunidad para alentar a todos los Estados Miembros a participar plenamente en todas las actividades del Fondo.

Esta cuestión asume una importancia aún mayor si se la considera a la luz de la labor en curso en el seno del Grupo de Trabajo del Fondo de 1992 sobre el examen del régimen internacional de indemnización. Esta labor ha estado en fase de consolidación durante 2002 tras haber logrado, en muy corto tiempo, un resultado inicial excelente en forma de proyecto de Protocolo para establecer un Fondo Complementario, así como una importante aclaración respecto a la admisibilidad de las reclamaciones por restauración del medio ambiente. Opino que la labor tendrá que continuar el año entrante, con miras a mantener un régimen de indemnización global que sirva bien a la comunidad internacional. De este modo, podemos consolidar el éxito de los Fondos, sin caer en la trampa de la complacencia sobre lo que ya se ha logrado. Pero no debemos olvidar que la función principal que los FIDAC pueden y deben desempeñar en cualquier régimen es proporcionar a las víctimas indemnización puntual y suficiente. Si los Estados Miembros consiguen continuar esta labor dentro del acostumbrado espíritu de cooperación, estoy convencido de que los FIDAC tendrán muchos más años de éxito.



Willem Oosterveen

Los muy desafortunados sucesos respecto al petrolero *Prestige* en noviembre de 2002, cuyo resultado fue la contaminación de largos tramos de costa y consecuencias de largo alcance para las vidas de los miles de víctimas, una vez más ilustran tanto la necesidad de hallar maneras innovadoras de tratar de impedir tales siniestros como el valor de un régimen de indemnización internacional que funcione bien. Como cabe esperar, el Fondo de 1992 no escatimará esfuerzos por proporcionar indemnización a las víctimas de este siniestro tan rápido como sea posible dentro del marco de los Convenios, como han acordado los Estados Miembros.

Por último, confío en poder hablar en nombre de todos los Estados Miembros al expresar mi sincero agradecimiento al Director y los demás funcionarios de la Secretaría de los FIDAC por su excelente labor durante 2002, así como a todas las demás personas que han contribuido de alguna manera a las valiosas actividades de los FIDAC este año. El presente Informe Anual brinda un panorama completo, y sin embargo accesible, de dichas actividades.

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, 1969 (Convenio de Responsabilidad Civil de 1969) y el Convenio internacional de la constitución de un Fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación por hidrocarburos, 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, 1992 (Fondo de 1992) fue creado en virtud del Convenio del Fondo de 1992.

El Convenio del Fondo de 1971 dejó de estar en vigor el 24 de mayo de 2002 y no se aplica a los siniestros que ocurran después de esa fecha. Sin embargo, antes de poder disolver el Fondo de 1971, todas las reclamaciones pendientes derivadas de siniestros ocurridos antes de esa fecha en los Estados Miembros del Fondo de 1971 deberán ser liquidadas y pagadas, y los haberes restantes distribuidos entre los contribuyentes.

Cabe observar que sigue en vigor el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 y que 49 Estados siguen siendo partes en dicho Convenio. Algunos de estos Estados son asimismo partes en el

Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, lo que se traduce en relaciones de tratado complejas.

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.

La función de los FIDAC es proporcionar indemnización complementaria a las víctimas de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos en Estados Miembros que no pueden obtener indemnización plena por los daños al amparo del Convenio de Responsabilidad Civil aplicable. La indemnización pagadera por el Fondo de 1971 por cualquier siniestro se limita a 60 millones de Derechos Especiales de Giro (DEG) (unos £51 millones o US\$82 millones)¹. La cuantía máxima de indemnización pagadera por el Fondo de 1992 por cualquier siniestro es de 135 millones de DEG (unos £114 millones o US\$183 millones). Para cada Fondo esta cuantía incluye la suma efectivamente pagada por el propietario del buque o su asegurador. Esta cuantía máxima se incrementará a 203 millones de DEG (aproximadamente £171 millones o US\$276 millones) para los siniestros que ocurran a partir del 1 de noviembre de 2003 inclusive.

El Fondo de 1992 cuenta con una Asamblea compuesta de todos los Estados Miembros y 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. El Fondo de 1971 cuenta con un Consejo Administrativo que se ocupa tanto de las cuestiones administrativas como de las relacionadas con los siniestros.

¹ La conversión de monedas en este Informe se ha efectuado sobre la base de los tipos al 31 de diciembre de 2002, es decir 1 DEG = £0,84438 o US\$1,35925.

2 EL MARCO JURÍDICO

2.1 Los regímenes ‘antiguo’ y ‘nuevo’

Ámbito de aplicación

El Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 y el Convenio del Fondo 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 Convenio respectivo por derrames de hidrocarburos persistentes procedentes de buques tanque. En virtud de los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo 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 ocasionados por la contaminación’ se definen en los Convenios originales como las pérdidas o daños causados por la contaminación. La definición de ‘daños ocasionados por 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 costes incurridos por medidas razonables en efecto emprendidas o que se vayan a emprender para restaurar el medio contaminado. Los ‘daños ocasionados por la contaminación’ incluyen los costes de medidas preventivas razonables, es decir medidas para prevenir o reducir al mínimo los daños debidos a la contaminación.

Los Convenios de 1969 y 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 se aplican 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 concepto de medidas preventivas son recuperables incluso cuando no ocurra un derrame de hidrocarburos, siempre que existiese una amenaza grave e inminente de daños ocasionados por 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 procedentes de petroleros durante viajes en lastre no están cubiertos por estos Convenios. Sin embargo, los Convenios de 1992 se aplican también a derrames de combustible líquido procedentes de buques tanque sin carga, a condición de que tengan a bordo residuos de una carga de hidrocarburos persistentes. Ni los Convenios de 1969/1971 ni los Convenios de 1992 se aplican a los derrames de combustible líquido de buques que no sean buques tanque.

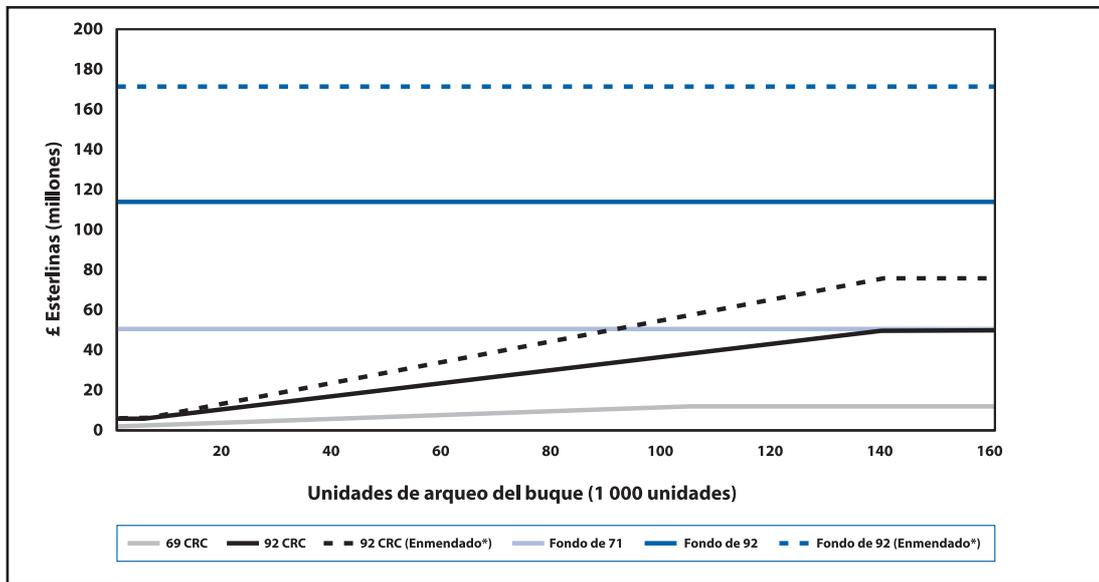
Responsabilidad del propietario del buque

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 falta por parte suya. Queda exento de responsabilidad solamente si demuestra que:

- los daños se debieron a un acto de guerra, hostilidades, guerra civil o insurrección, o a un desastre natural grave, o
- los daños se debieron totalmente a una acción u omisión intencionales de terceros con el propósito de ocasionar daños, 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) (£112 o US\$181) por tonelada del arqueo del buque o 14 millones de DEG (£12 millones o US\$19 millones, si esta última cuantía es inferior). 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 (£2,5 millones o US\$4,1 millones);
- (b) respecto de un buque de arqueo comprendido entre 5 000 y 140 000 unidades de arqueo, 3 millones de DEG (£2,5 millones o US\$4,1 millones) más 420 DEG (£355 o US\$571) por cada unidad adicional de arqueo; y



Límites estipulados en los Convenios

- (c) respecto de un buque de arqueado igual o superior a 140 000 unidades, 59,7 millones de DEG (£50 millones o US\$81 millones).

Existe un procedimiento simplificado en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 para incrementar estos límites (véase la Sección 2.2).

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 falta 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 se hayan originado de la acción u omisión personales del propietario del buque, y que éste haya actuado así con la intención de causar esos daños, o temerariamente y a sabiendas de que probablemente se originarían tales daños.

Seguro obligatorio

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 se aplica a buques que transporten menos de 2 000 toneladas de hidrocarburos como carga.

Encauzamiento de la responsabilidad

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 del buque. 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 del buque, sino también las reclamaciones contra el práctico, el fletador (inclusive el fletador a casco desnudo), el gestor naval 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 se originaron por la acción u omisión personales de la persona involucrada, y que ésta haya actuado así con la intención de causar esos daños, o temerariamente y a sabiendas de que probablemente se originarían tales daños.

Obligaciones de los FIDAC

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 que se aplica en los siguientes casos:

* A partir del 1 de noviembre de 2003 - ver Sección 2.2.

- 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 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 fueron causados totalmente por una acción u omisión intencionales de terceros con la intención de ocasionar daños 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 (£51 millones o US\$82 millones). La cuantía máxima pagadera por el Fondo de 1992 respecto a un siniestro es de 135 millones de DEG (£114 millones o US\$183 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. El Convenio del Fondo de 1992 prevé un procedimiento simplificado para incrementar la cuantía máxima pagadera por el Fondo de 1992 (véase la Sección 2.2).

Conforme al Convenio del Fondo de 1971, el Fondo de 1971 compensa, 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.

Prescripción

Las reclamaciones de indemnización en virtud de los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo prescriben (caducan) a menos que se inicie una acción judicial contra el propietario del buque y su asegurador y contra el Fondo de 1971 o de 1992 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.

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, será reconocida y tendrá carácter ejecutivo en los demás Estados Contratantes.

Estructura y financiación

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 de enmienda tácita'. 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.

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

- respecto de un buque que no exceda de 5 000 unidades de arqueo bruto, 4 510 000 DEG (£3,8 millones o US\$6,1 millones);
- respecto de un buque de arqueo comprendido entre 5 000 y 140 000 unidades de arqueo, 4 510 000 DEG (£3,8 millones o US\$6,1 millones) más 631 DEG (£533 o US\$858) por cada unidad de arqueo adicional; y
- respecto de un buque de arqueo igual o superior a 140 000 unidades, 89 770 000 DEG (£76 millones o US\$122 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 (£171 millones o US\$276 millones).

16 Jurisdicción y ejecución de fallos

Los Tribunales del Estado o Estados en que ocurrieran los daños por contaminación tienen

3 MIEMBROS DE LOS FIDAC

3.1 Fondo de 1992

El Convenio del Fondo de 1992 entró en vigor el 30 de mayo de 1996 para nueve Estados. Al final de 2002, 74 Estados se habían convertido en Miembros del Fondo de 1992. Otros 10 Estados se han adherido al Protocolo del Fondo de 1992, con

lo que el número de Estados Miembros llega a 84 al final de 2003, como se indica en el cuadro debajo.

Es probable que otra serie de Estados se conviertan en Miembros del Fondo de 1992 en un futuro próximo.

74 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	Federación de Rusia	Omán
Angola	Fiji	Países Bajos
Antigua y Barbuda	Filipinas	Panamá
Argelia	Finlandia	Papua Nueva Guinea
Argentina	Francia	Polonia
Australia	Georgia	Portugal
Bahamas	Granada	Qatar
Bahrein	Grecia	Reino Unido
Barbados	India	República de Corea
Bélgica	Irlanda	República Dominicana
Belice	Islandia	San Vicente y las
Camboya	Islas Marshall	Granadinas
Camerún	Italia	Seychelles
Canadá	Jamaica	Sierra Leona
Colombia	Japón	Singapur
Comoras	Kenya	Sri Lanka
Croacia	Letonia	Suecia
China (Región Administrativa Especial de Hong Kong)	Liberia	Tonga
Chipre	Lituania	Trinidad y Tabago
Dinamarca	Malta	Túnez
Djibouti	Marruecos	Turquía
Dominica	Mauricio	Uruguay
Emiratos Árabes Unidos	México	Vanuatu
Eslovenia	Mónaco	Venezuela
España	Noruega	
	Nueva Zelandia	

10 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

Brunei Darussalam	31 enero 2003	Gabón	31 mayo 2003
Samoa	1 enero 2003	Congo	7 agosto 2003
Mozambique	26 abril 2003	Guinea	2 octubre 2003
Madagascar	21 mayo 2003	Tanzania	19 noviembre 2003
Nigeria	24 mayo 2003	Namibia	18 diciembre 2003

3.2 Fondo de 1971

Como se mencionó anteriormente, el Convenio del Fondo de 1971 dejó de estar en vigor el 24 de mayo de 2002, cuando el número de Estados Miembros era inferior a 25, y no se aplica a los siniestros que ocurrieran después de esa fecha. Por consiguiente el Fondo de 1971 no tiene Estados Miembros. En cuanto a la liquidación del Fondo de 1971 se hace referencia en la Sección 6.

De los 24 Estados que eran Miembros del Fondo de 1971 el 24 de mayo de 2002, nueve se han adherido al Convenio del Fondo de 1992. No obstante, quedan todavía 15 Estados que aún no lo han hecho, a saber: Albania, Benin, Côte d'Ivoire, Estonia, Gambia, Ghana, Guyana, Kuwait, Malasia, Maldivas, Mauritania, República Árabe Siria, Saint Kitts y Nevis, Tuvalu, y Yugoslavia. Se espera que estos Estados ratifiquen el Convenio del Fondo de 1992 en un futuro próximo.



Asamblea en sesión

4 RELACIONES EXTERIORES

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

La Secretaría ha continuado sus esfuerzos 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 del Fondo de 1992. El Director ha valorado la oportunidad de dictar conferencias a estudiantes de la Universidad Marítima Mundial en Malmö (Suecia), lo que le permite proporcionar la información acerca del Fondo de 1992 y sus actividades, las que se difundirán 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.

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 2002 una serie de Estados Miembros del Fondo de 1992, para celebrar conversaciones con funcionarios gubernamentales acerca de los Convenios del Fondo y las operaciones del Fondo de 1992.

El Director y otros integrantes de la Secretaría 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 del Comité Jurídico de la OMI.

Todos los antiguos Estados Miembros del Fondo de 1971 tienen la condición de observador ante el Fondo de 1992. Asimismo, la Asamblea del Fondo de 1992 ha concedido rango de observador a varios Estados no Miembros. A fines de 2002 los Estados especificados en el cuadro debajo, que no eran Miembros, gozaban del rango de observador ante el Fondo de 1992.

4.2 Relaciones con organizaciones internacionales y órganos interesados

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

Se ha concedido 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)
- Comisión Europea
- Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado (UNIDROIT)
- Centro Regional del Mar Mediterráneo de intervención en casos de emergencia de contaminación marina (REMPEC)

ESTADOS NO MIEMBROS CON RANGO DE OBSERVADOR

Arabia Saudita	Estados Unidos	Perú
Brasil	Guinea	República Popular
Chile	Irán, República Islámica del	Democrática de Corea
Congo	Líbano	Samoa
Ecuador	Madagascar	Tanzania
Egipto	Namibia	

Los FIDAC mantienen lazos particularmente estrechos con la OMI, y se han concertado acuerdos de cooperación entre los Fondos y la OMI. Durante 2002 la Secretaría representó a los FIDAC en las reuniones del Consejo y el Comité Jurídico de la OMI, así como otros órganos de la OMI que se ocupan de cuestiones de interés para los Fondos.

Las siguientes organizaciones internacionales no gubernamentales gozan de rango de observador ante los FIDAC:

- Asociación Internacional de Armadores Independientes de Petroleros (INTERTANKO)
- Cámara Internacional de Navegación Marítima (ICS)
- Comité Asesor en Protección del Mar (ACOPS)
- Comité Marítimo Internacional (CMI)

- Consejo 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 de los Recursos Naturales (IUCN)

Además, se ha concedido el rango de observador ante el Fondo de 1992 a la Conferencia de las Regiones Periféricas Marítimas (CPMR) y al Consejo Europeo de la Industria Química (CEFIC).

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

El Fondo de 1992 tiene una Asamblea compuesta de todos los Estados Miembros y un Comité Ejecutivo de 15 Estados Miembros elegidos por la Asamblea. La principal función del Comité Ejecutivo es aprobar la liquidación de las reclamaciones de indemnización cuando el Director de los FIDAC no está autorizado a efectuar tales liquidaciones.

En 1998 resultó evidente que existía el riesgo de que los órganos rectores del Fondo de 1971 creados conforme al Convenio del Fondo de 1971, a saber la Asamblea y el Comité Ejecutivo, no conseguirían alcanzar quórum en un futuro próximo. Por consiguiente la Asamblea aprobó una Resolución estableciendo un Consejo Administrativo que actuaría en nombre de la Asamblea cuando esta no lograra quórum. Desde octubre de 1998 el Consejo Administrativo (que no tiene requisito de quórum) ha desempeñado las funciones de la Asamblea y el Comité Ejecutivo, y se ocupa por lo tanto de las cuestiones tanto administrativas como las relacionadas con los siniestros.

La Asamblea del Fondo de 1992 celebró sesiones del 30 de abril al 3 de mayo de 2002 y del 15 al 18 de octubre de 2002 bajo la presidencia del Sr Willem Oosterveen (Países Bajos).

El Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 celebró cuatro sesiones en el transcurso de 2002. Las tres primeras sesiones se celebraron bajo la presidencia del Sr Gaute Sivertsen (Noruega) del 29 de abril

al 3 de mayo, el 2 y 3 de julio y el 14 y 18 de octubre de 2002. La cuarta sesión se celebró el 18 de octubre de 2002 bajo la presidencia del Sr Jerry Rysanek (Canadá). 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.

El Consejo Administrativo celebró sesiones del 29 de abril al 3 de mayo de 2002, el 2 y 3 de julio de 2002 y del 14 al 18 de octubre de 2002. Estas sesiones fueron presididas por el Sr Raja Malik (Malasia). Excepto en las sesiones de octubre de 2002, las principales decisiones tomadas por el Consejo Administrativo del Fondo de 1971 en estas sesiones fueron relativas a siniestros que afectan al Fondo de 1971. Dichas decisiones se recogen en la Sección 13 dentro del contexto de los siniestros concretos.

Decisiones relativas a ambas Organizaciones

En las sesiones de octubre de 2002, la Asamblea del Fondo de 1992 y el Consejo Administrativo del Fondo de 1971 tomaron las siguientes decisiones principales.

- La Asamblea y el Consejo Administrativo tomaron nota con agradecimiento del Informe del Auditor Externo y de su Dictamen acerca de los estados financieros del Fondo de 1992 y del Fondo de 1971 y de que el Auditor había llevado a cabo un riguroso examen de las operaciones financieras y las cuentas de conformidad con las normas de auditoría y la práctica óptima. La Asamblea del Fondo de 1992 tomó nota asimismo, con particular satisfacción, del riguroso examen del Auditor Externo sobre las alegaciones de fraude, que se habían formulado contra la Oficina de Tramitación de Reclamaciones y el Fondo de 1992 en relación con el siniestro del *Erika*, y de la certeza del Auditor de que dichas alegaciones eran infundadas. Los órganos rectores aprobaron las cuentas del ejercicio financiero comprendido entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2001 (véase Sección 7.2).
- Se volvió a designar al Interventor y Auditor General del Reino Unido en calidad de



Gaute Sivertsen

- Auditor Externo del Fondo de 1992 y del Fondo de 1971 por un plazo de cuatro años a partir del ejercicio financiero de 2003.
- Se aprobaron las asignaciones presupuestarias para 2003, con gastos administrativos para la Secretaría común de un total de £3 012 857.
 - Los órganos rectores examinaron de nuevo la situación respecto a la falta de presentación de informes sobre hidrocarburos por varios Estados, que siguió siendo asunto de grave preocupación, puesto que sin informes sobre hidrocarburos la Secretaría no puede extender facturas de contribuciones a los contribuyentes del Estado que no presenta informes (véase Sección 8.1).
 - En las sesiones de octubre de 2001 los órganos rectores habían decidido crear un Órgano de Auditoría común a ambos Fondos. En sus sesiones de abril/mayo de 2002 los órganos rectores decidieron que el Órgano de Auditoría estaría compuesto de siete miembros elegidos por los órganos rectores: un Presidente nominativo designado por los Estados Miembros, cinco personas nominativas designadas por los Estados Miembros y una persona nominativa no relacionada con las Organizaciones, con pericia y experiencia en cuestiones de auditoría, designada por los Presidentes de los órganos rectores respectivos.

- En sus sesiones de octubre de 2002 los órganos rectores eligieron a los siguientes miembros del Órgano de Auditoría común por un periodo de tres años: Sr Charles Coppolani (Francia), Presidente, Profesor Eugenio Conte (Italia), Sr Maurice Jaques (Canadá), Sr Heikki Mutttilainen (Finlandia), Dr Reinhard Renger (Alemania), Profesor Hisashi Tanikawa (Japón) y Sr Nigel Macdonald como miembro no relacionado con las Organizaciones.

Decisiones relativas al Fondo de 1992 solamente

- En abril/mayo, la Asamblea prestó consideración a la financiación de una Conferencia Diplomática que se celebraría en la OMI para aprobar un Protocolo que complementase el Convenio Internacional de Constitución de un Fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992. Por este Protocolo se crearía un Fondo Complementario de indemnización (véase Sección 9). La Asamblea decidió poner a disposición de la OMI los fondos necesarios para financiar la Conferencia Diplomática, que la OMI calcula en £56 500, entendiéndose que la suma abonada a la OMI sería reembolsada con intereses,



al Fondo 1992 por el Fondo Complementario, cuando entre en vigor el Protocolo que establece dicho Fondo. La Conferencia Diplomática se celebrará del 12 al 16 de mayo de 2003.

- En octubre de 2002, la Asamblea del Fondo de 1992 eligió a los siguientes Estados miembros del Comité Ejecutivo del Fondo de 1992:

Camerún	Liberia
Canadá	México
España	Polonia
Filipinas	Reino Unido
Francia	República de Corea
Grecia	Singapur
Islas Marshall	Suecia
Italia	

- La Asamblea decidió en octubre de 2002 recaudar contribuciones anuales del año 2002 en la cuantía de £3 millones respecto al Fondo General y £28 millones respecto al Fondo de Reclamaciones Importantes del *Erika*, a abonar a más tardar el 1 de marzo de 2003 (véase Sección 8.3).
- La Asamblea aprobó un texto revisado de la sección del Manual de Reclamaciones del Fondo de 1992 respecto a los daños ambientales en relación con la indemnización por concepto de costes de estudios posteriores a derrames y medidas de restauración, que había sido propuesto por el Grupo de Trabajo Intersesiones a que se refiere la Sección 9.1. Una nueva versión del Manual de Reclamaciones que incorpora la sección enmendada fue publicada en noviembre de 2002.
- La Asamblea aprobó una Resolución conforme a la cual se crearía un Consejo Administrativo si la Asamblea no pudiese lograr quórum en una futura sesión, a fin de garantizar que el Fondo de 1992 continuase funcionando.
- La Asamblea tomó nota de las novedades respecto a la ratificación y aplicación del Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños



Raja Malik

en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas de 1996 (Convenio SNP). Se tomó nota de que la Secretaría estaba elaborando la fase final del desarrollo de un sistema para asistir en la identificación e información de la carga sujeta a contribución conforme al Convenio SNP y que la base de datos incluiría todas las sustancias calificadas de nocivas y potencialmente peligrosas. Se encargó al Director que elaborara para la sesión de octubre de 2003 de la Asamblea un documento sobre los preparativos administrativos que serían necesarios para establecer el Fondo SNP.

Decisiones relativas al Fondo de 1971 solamente

- En octubre de 2002, el Consejo Administrativo del Fondo de 1971 decidió recaudar contribuciones anuales del año 2002 en la cuantía total de £21 millones, siendo aplazada y facturada la totalidad de la recaudación, en la medida en que fuese necesario, durante el segundo semestre de 2003 (véase Sección 8.3).
- El Consejo Administrativo aprobó una asignación presupuestaria de £250 000 para gastos relativos solamente a la disolución del Fondo de 1971.

6 DISOLUCIÓN DEL FONDO DE 1971

6.1 Terminación del Convenio del Fondo de 1971

Como se mencionó en la Sección 3.2, el Convenio del Fondo de 1971 dejó de estar en vigor el 24 de mayo de 2002 y no se aplicará a los siniestros que ocurran después de esa fecha.

La terminación del Convenio del Fondo de 1971 no entraña la liquidación del Fondo de 1971, ya que éste 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.

6.2 Seguro de responsabilidad del Fondo de 1971 para nuevos siniestros

En octubre de 2000 el Fondo de 1971 adquirió un seguro para cubrir las responsabilidades que tuviese el Fondo de 1971 para la indemnización y compensación de hasta 60 millones de DEG (£51 millones) por siniestro (así como los honorarios de juristas y otros expertos) con respecto a todos los siniestros que ocurrieran durante el plazo comprendido entre el 25 de octubre de 2000 y el 24 de mayo de 2002, a reserva de una cantidad deducible de 250 000 DEG (£211 000) por siniestro. En el periodo del 1 de enero al 24 de mayo de 2002 no ocurrieron siniestros que requiriesen la cobertura del seguro.

6.3 Procedimiento para la disolución del Fondo de 1971

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.

En su sesión de abril/mayo de 2002 el Consejo Administrativo decidió continuar administrando el Fondo de 1971 después del 24 de mayo de 2002. El Consejo decidió además que todos los Estados que habían sido en cualquier momento Miembros del Fondo de 1971 tuviesen derecho a votar en el Consejo, salvo que, en lo que respecta a las cuestiones relativas a los siniestros, los Estados tendrían derecho a votar solamente sobre los siniestros que ocurrieran cuando el Estado en cuestión era Miembro del Fondo de 1971.

En octubre de 2002 el Consejo Administrativo examinó ciertas cuestiones que habrán de ser abordadas durante el periodo de disolución, a saber el calendario para la liquidación de todas las reclamaciones restantes respecto a los siniestros pendientes y para los recursos interpuestos por el Fondo de 1971 respecto a determinados siniestros. Examinó también la distribución entre los contribuyentes de los excedentes en el Fondo General, si los hubiere, y en determinados Fondos de Reclamaciones Importantes. Se decidió considerar estas cuestiones con mayor detenimiento en la sesión de octubre de 2003 del Consejo.

El Consejo Administrativo también consideró qué medidas se habían de adoptar con respecto a los contribuyentes morosos y el problema causado por una serie de Estados que no habían cumplido sus obligaciones emanadas de los tratados conforme al Convenio del Fondo de 1971 de presentar informes sobre hidrocarburos recibidos sujetos a contribución. Se encargó al Director que investigase, basándose en un análisis costo-beneficio, entre los contribuyentes que faltasen a sus obligaciones, aquellos que habían de ser demandados en los tribunales por atrasos, y que los procesase cuando ello fuese apropiado.

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 2002 la Secretaría ha continuado enfrentándose con una fuerte 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.

Los FIDAC continúan valiéndose de asesores externos para facilitar asesoría en cuestiones jurídicas y técnicas así como las relativas a administración. En relación con varios siniestros los Fondos y el asegurador P & I involucrado han establecido en común oficinas locales de reclamación para facilitar la tramitación eficiente del gran número de reclamaciones presentadas y en general para ayudar a los demandantes.

En la mayoría de los siniestros en los que intervienen 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 ('Clubes P & I'). La asistencia técnica que requieren los Fondos con respecto a los siniestros de contaminación por hidrocarburos es habitualmente proporcionada por la International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF) apoyada por una red mundial de expertos técnicos.

Los órganos rectores han destacado la importancia de que los Fondos reforzasen sus actividades en la esfera de las relaciones públicas. Continúa la puesta a punto del sitio de los Fondos en la red, en particular en lo que respecta a sus versiones española y francesa.

7.2 Estados financieros de 2001

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 2001 fueron aprobados por los respectivos órganos rectores en sus sesiones de octubre de 2002.

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 dictámenes 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) (£850 000) o, por el Fondo de 1992, de 4 millones de DEG (£3,4 millones).

Fondo de 1971

No quedaban por cobrar contribuciones anuales por parte del Fondo General ni de ningún Fondo de Reclamaciones Importantes respecto a 2001.

Los gastos de reclamaciones para este periodo ascendían a £20,5 millones. La mayor parte de estos gastos se relacionaba con tres casos, a saber los siniestros del *Braer*, *Sea Prince* y *Sea Empress*.

El balance del Fondo de 1971 al 31 de diciembre de 2001 se reproduce en el Anexo VII. Se presentan asimismo los saldos de los diversos Fondos de Reclamaciones Importantes. El pasivo contingente se estimó en £168 millones respecto a reclamaciones surgidas de 19 siniestros.

Fondo de 1992

Quedaban por cobrar contribuciones de £7,5 millones por parte del Fondo General en 2001. Las contribuciones que quedaban por cobrar en 2001 respecto a los Fondos de Reclamaciones Importantes del *Nakhodka* y el *Erika* eran £17 millones y £25 millones respectivamente.

Los gastos de reclamaciones durante 2001 fueron £34,7 millones. Los pagos se relacionaban sobre todo con los siniestros del *Nakhodka* y el *Erika*.

El balance del Fondo de 1992 al 31 de diciembre de 2001 se reproduce en el Anexo XIII. Se presentan asimismo los saldos de los diversos

Fondos de Reclamaciones Importantes. El pasivo contingente se estimó en £142 millones respecto a reclamaciones surgidas de 11 siniestros.

7.3 Estados financieros de 2002

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 2002 se presentarán al Auditor Externo en la primavera de 2003, y serán sometidos a la aprobación de los órganos rectores respectivos en sus sesiones de octubre de 2003. Estas cuentas se reproducirán en el Informe Anual de los FIDAC de 2003.

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.

Inversiones

Los FIDAC efectuaron inversiones durante 2002 en varios bancos y una sociedad de crédito hipotecario del Reino Unido. Al 31 de diciembre de 2002 las carteras de inversiones ascendían a un total aproximado de £63 millones relativo al Fondo de 1971 y de £123 millones relativo al Fondo de 1992. Estos saldos tienen aún que revisarse. Los intereses devengados en 2002 por las inversiones ascendían a £3,2 millones sobre un capital medio de £75 millones del Fondo de 1971 y de £4,2 millones sobre un capital medio de £108 millones del Fondo de 1992.

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, elegidos cada año por los órganos rectores.

7.5 Órgano de Auditoría

Como se mencionó en la Sección 5.4, la Asamblea del Fondo de 1992 y el Consejo Administrativo del Fondo de 1971 crearon un Órgano de Auditoría común a ambos Fondos con el siguiente mandato.

El Órgano de Auditoría deberá:

- (a) examinar la eficacia de las Organizaciones con respecto a cuestiones fundamentales relacionadas con la declaración financiera, la fiscalización interna, los procedimientos operacionales y la gestión de riesgos;
- (b) promover la comprensión y la eficacia de la función de la auditoría dentro de las Organizaciones y brindar un foro para discutir cuestiones de fiscalización interna, los procedimientos operacionales y los asuntos suscitados por la auditoría externa;
- (c) debatir con el Auditor Externo la naturaleza y el alcance de la próxima auditoría;
- (d) examinar los estados e informes financieros de las Organizaciones;
- (e) examinar todos los informes pertinentes presentados por el Auditor Externo, incluidos los informes sobre los estados financieros de las Organizaciones; y
- (f) formular las recomendaciones oportunas destinadas a las Asambleas.

El Órgano de Auditoría celebró su primera reunión en octubre de 2002 y adoptó ciertas decisiones sobre sus procedimientos y programa de trabajo.

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 los Gobiernos de los Estados Miembros a la Secretaría. 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.

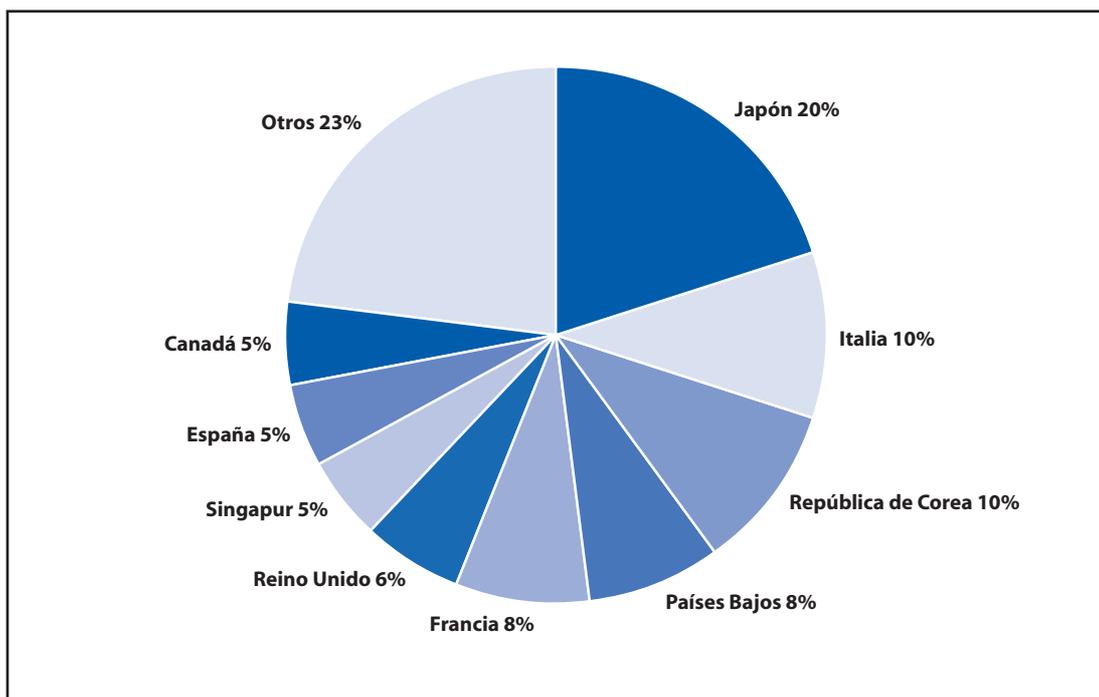
Falta de presentación de informes sobre hidrocarburos

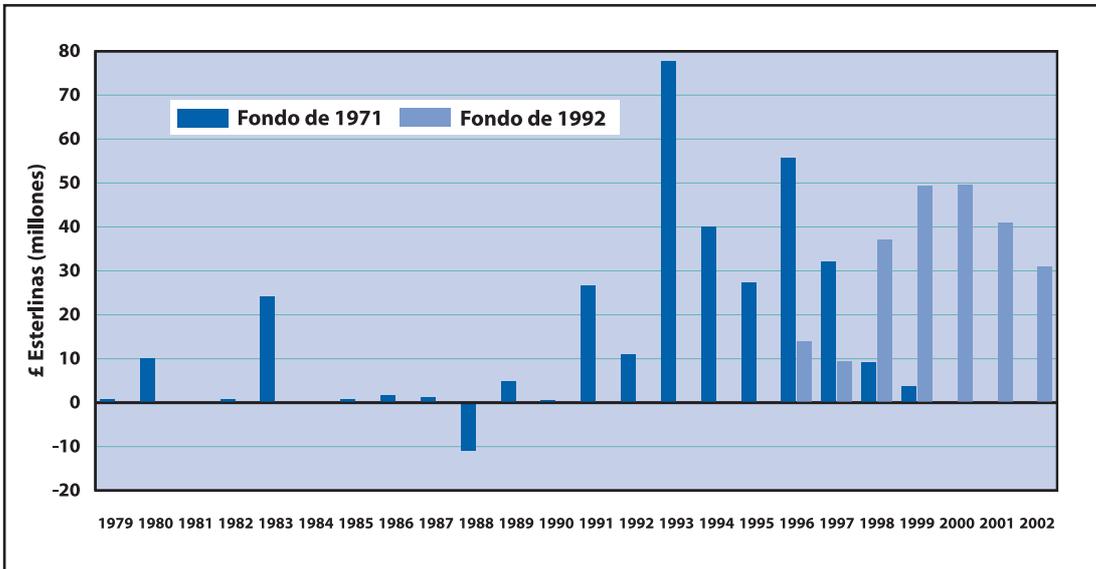
La falta de presentación de informes sobre hidrocarburos por parte de una serie de Estados fue examinada en las sesiones de octubre de 2002 de los órganos rectores de ambos Fondos. Por aquellas fechas 19 Estados Miembros del Fondo de 1992 y 16 antiguos Estados Miembros del

Fondo de 1971 no habían presentado informes sobre hidrocarburos sujetos a contribución recibidos en 2001. Los informes respecto a 12 de los antiguos Estados Miembros del Fondo de 1971 correspondientes al periodo entre cuatro y 14 años quedaban pendientes. Dos de estos Estados ya son Miembros del Fondo de 1992 y otros tres Estados serán Miembros durante 2003.

Los órganos rectores reiteraron su honda preocupación en lo que respecta al número de Estados Miembros que no han cumplido sus obligaciones conforme a los tratados de presentar informes sobre hidrocarburos. También hicieron hincapié en que es fundamental que los Estados presenten los informes sobre hidrocarburos recibidos para que funcione el régimen de indemnización establecido por los Convenios del Fondo.

Los órganos rectores reconocieron que era su responsabilidad hallar soluciones creativas al problema dentro de los límites de los Convenios del Fondo y a continuación apoyar a la Secretaría para implantar dichas soluciones. Se recordó que la falta de presentación de informes sobre hidrocarburos se había incluido en la lista de cuestiones a examinar por el Grupo de Trabajo intersesiones establecido por la Asamblea del Fondo de 1992 (véase Sección 9), y se pidió a los





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

Estados que presentasen propuestas concretas acerca de esta cuestión.

Contribuciones anuales

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

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 a más tardar el 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 Contribuciones anuales de 2001

En octubre de 2001 el Consejo Administrativo del Fondo de 1971 decidió recaudar contribuciones anuales respecto al Fondo General por un valor de £3,2 millones y al Fondo de Reclamaciones Importantes del *Nissos Amorgos* por un valor de £21 millones, siendo diferida la totalidad de las recaudaciones.

La Asamblea del Fondo de 1992 decidió recaudar contribuciones de 2001 relativo al Fondo General

por un total de £5 millones, y que el pago fuese efectuado a más tardar el 1 de marzo de 2002. Además, la Asamblea decidió recaudar contribuciones por £11 millones relativas 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 a más tardar el 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. En junio de 2002, el Director decidió no facturar ninguna de las recaudaciones diferidas para cualquiera de los Fondos.

8.3 Contribuciones anuales de 2002

En octubre de 2002 el Consejo Administrativo decidió no recaudar contribuciones al Fondo General. El Consejo decidió además recaudar contribuciones anuales para el Fondo de Reclamaciones Importantes del *Nissos Amorgos* por una cuantía total de £21 millones, siendo diferida la totalidad de la recaudación. Se autorizó al Director a decidir si había de facturar la totalidad o parte de la recaudación diferida para su pago durante el segundo semestre de 2003.

La Asamblea del Fondo de 1992 decidió recaudar contribuciones de 2002 relativas al Fondo General por un valor de £3 millones, y de £28 millones al Fondo de Reclamaciones Importantes del *Erika*, siendo exigible la totalidad del pago de las recaudaciones a más tardar el 1 de marzo de 2003. Las contribuciones de 2002 al Fondo General se basaron en las cantidades de hidrocarburos sujetos a contribución recibidos en 2001 en los Estados Miembros. Las participaciones de las contribuciones de 2002 a ese Fondo respecto a los Estados Miembros quedan ilustradas mediante el gráfico en la página 27.

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

En el cuadro debajo se presentan pormenores de las contribuciones anuales de 2001 y 2002 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 en la página opuesta.

Con respecto a las contribuciones recaudadas por el Fondo de 1971 al correr de los años, quedaban pendientes £895 600 al 31 de diciembre de 2002. En cuanto a las contribuciones recaudadas por el Fondo de 1992 desde su creación en 1996, quedaban pendientes £190 500 en aquella fecha. La suma total recaudada al correr de los años es £331 millones respecto al Fondo de 1971 y £201 millones respecto al Fondo de 1992. Por tanto los atrasos representan el 0,27% y 0,095% respectivamente de las sumas recaudadas.

En octubre de 2002 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 2001 Y 2002 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 hidrocarburos	Recaudación por tonelada £
FONDO 1971	2001	Octubre 2001	1ª recaudación	No se efectuó recaudación			
			2ª recaudación	No se efectuó recaudación			
	2002	Octubre 2002	1ª recaudación	No se efectuó recaudación			
			2ª recaudación	<i>Nissos Amorgos</i> Venezuela	21 000 000	1996	0,0170871
FONDO 1992	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
	2002	Octubre 2002	1ª recaudación	Fondo General	3 000 000	2001	0,0023192
				<i>Erika</i> Francia	28 000 000	1998	0,0250863
				2ª recaudación	No se efectuó recaudación		

² A facturar en la medida que se requiera para pago en el segundo semestre de 2003

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 Grupo de Trabajo eligió como Presidente al Sr Alfred Popp QC (Canadá).

9.2 Protocolo del Fondo Complementario

La tarea inicial del Grupo de Trabajo era la elaboración de un proyecto de Protocolo por el que se crearía un tercer nivel optativo de indemnización mediante un Fondo Complementario que facilitaría indemnización además de la disponible en virtud del Convenio del Fondo de 1992 por daños de contaminación en Estados que fuesen Partes en el Protocolo. El Fondo Complementario sería financiado mediante contribuciones de los receptores de hidrocarburos de esos Estados. En octubre de 2001, la Asamblea aprobó el texto del proyecto de Protocolo que fue presentado al Secretario General de la OMI solicitándole que esta convocase una Conferencia Diplomática para estudiar el proyecto de Protocolo en la primera oportunidad. Una vez que el Comité Jurídico de la OMI hubo aprobado el texto del proyecto de Protocolo, el Consejo de la OMI decidió en su sesión de junio de 2002 encargar al Secretario General que convocase tal Conferencia. La Conferencia se celebrará del 12 al 16 de mayo de 2003.

9.3 Labor realizada en 2002

En su sesión de octubre de 2001 la Asamblea había dado 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 que ya habían sido identificadas por el Grupo de Trabajo, pero que aún no habían sido resueltas;

- rendir informe a la siguiente sesión ordinaria de la Asamblea sobre la marcha de su labor y formular las recomendaciones que estime apropiadas.

En su reunión de abril/mayo de 2002, los debates del Grupo de Trabajo se centraron en dos asuntos: los daños al medio ambiente y la responsabilidad del propietario del buque. Asimismo debatió los procedimientos alternativos de solución de controversias y la aplicación uniforme de los Convenios.

Daños al medio ambiente

En abril/mayo de 2002 el Grupo de Trabajo examinó los criterios que han de aplicarse en lo que respecta la admisibilidad de las reclamaciones por costos de estudios ambientales posteriores al derrame y por costos de medidas de restauración del medio ambiente contaminado. El Grupo de Trabajo preparó un texto revisado de la sección pertinente del Manual de Reclamaciones. El texto revisado fue aprobado por la Asamblea en su sesión de octubre de 2002. Dicho texto revisado esclarece los criterios que han de aplicarse respecto de tales reclamaciones, dentro del marco jurídico de la definición de 'daños debidos a la contaminación' de los Convenios de 1992. La versión revisada del Manual de Reclamaciones se publicó en noviembre de 2002.



Alfred Popp QC

Responsabilidad de los propietarios de buques

Cuando, en abril/mayo de 2002, el Grupo de Trabajo estudió si se habían de introducir enmiendas a las disposiciones del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 respecto a la responsabilidad de los propietarios de buques y cuestiones afines, quedó claro que existía una divergencia fundamental de opiniones al respecto.

Representantes de los propietarios de buques y sus aseguradores adoptaron el parecer de que no se debían reabrir las cuestiones relativas a la responsabilidad de los propietarios de buques, ya que hacerlo iría en detrimento de la situación de las víctimas de la contaminación por hidrocarburos. Se sugirió que los Convenios de 1992 estaban pensados para crear un régimen eficiente de indemnización y no dirigidos a la calidad de los buques o a castigar a la parte culpable. Se sugirió además que las enmiendas a las disposiciones relativas a la responsabilidad de los propietarios de buques darían pie a graves problemas en relación con el derecho de tratados. Se destacó que era de primordial importancia mantener el equilibrio equitativo entre las cargas impuestas a los dos sectores interesados, a saber los intereses navieros y cargueros. Se mencionó que, según un análisis de los derrames de hidrocarburos en el periodo 1990-1999, el presente régimen se había traducido en un reparto equitativo de las cargas entre estos dos intereses. Sostuvieron que la propuesta del sector naviero para incrementar, con carácter voluntario, la cuantía de limitación aplicable a los buques pequeños a unos 20 millones de DEG (£17 millones) mantendría este equilibrio y que el asunto debía examinarse de nuevo a la luz de la experiencia entre tres y cinco años después de la entrada en vigor del Protocolo propuesto que establece un Fondo Complementario.

Representantes del sector petrolero sostuvieron que el régimen de indemnización debía garantizar que las personas que sufran daños de contaminación por hidrocarburos sean indemnizadas puntualmente, pero que también sea consistente con el objetivo general de mejorar la seguridad marítima y reducir el número de derrames de hidrocarburos. Se destacó que era responsabilidad únicamente del propietario del buque mantener un buque seguro y navegable. Se sugirió que este último objetivo podría quedar comprometido por la constitución del Fondo

Complementario, en la medida en que era financiado únicamente por receptores de hidrocarburos. Además, se señaló que un Fondo Complementario financiado permanentemente por los receptores de hidrocarburos no haría más que distorsionar el equilibrio entre las contribuciones de los propietarios de buques y los receptores a dicho régimen. El sector petrolero opinaba que tal Fondo Complementario protegería también a los propietarios de buques de calidad inferior de las consecuencias de sus actos y no ofrecería, por tanto, ningún incentivo para mejorar la calidad de sus buques o la normativa de sus operaciones. Para preservar del equilibrio se sugirió que ello podía alcanzarse ya sea por un aumento de la cuantía de limitación del propietario del buque o bien por la participación de los propietarios de buques en el tercer nivel de indemnización provisto por el Fondo Complementario.

Varios Estados Miembros consideraron, que tras la adopción de los aumentos de los límites de responsabilidad de los propietarios de buques por el Comité Jurídico de la OMI en octubre de 2000, no había necesidad de enmendar las disposiciones del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 sobre la responsabilidad de los propietarios de buques. Algunas otras delegaciones expresaron la opinión de que era prematuro examinar las enmiendas relativas a la responsabilidad de los propietarios de buques y que, por lo tanto, sería conveniente diferir el examen de esta cuestión hasta que se hubiese adquirido experiencia de los efectos de los límites aumentados adoptados por el Comité Jurídico de la OMI y del funcionamiento del Fondo Complementario propuesto.

Varios otros Estados Miembros opinaron que era necesario examinar en una primera etapa las cuestiones relativas a la responsabilidad de los propietarios de buques. Se observó que el régimen internacional de indemnización tenía más de 30 años y que era imperativo adaptarlo a las necesidades actuales. Varios Estados Miembros manifestaron que los aumentos voluntarios de los límites de responsabilidad no eran suficientes.

Se reconoció en general que las enmiendas a las disposiciones del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 relacionadas con la responsabilidad de los propietarios de buques suscitarían cuestiones difíciles del derecho de tratados. Se

observó, sin embargo, que tales dificultades no debían impedir que se estudiaran con detenimiento las cuestiones relativas a la responsabilidad de los propietarios de buques. Se manifestó que, si era necesario enmendar dichas disposiciones, había que encontrar soluciones a los problemas que pudiesen surgir en relación con el derecho de tratados.

Procedimientos alternativos de solución de controversias

Hubo un consenso general en el Grupo de Trabajo sobre la importancia de liquidar las reclamaciones extrajudicialmente. Se tomó nota de que el Fondo de 1992 ya había desplegado arduos esfuerzos en este sentido y que debía continuar esta política. Se sugirió que las obligaciones de los Fondos de dar igual trato a todos los demandantes, y de respetar los principios de admisibilidad de reclamaciones establecidos por las Asambleas, restringían el alcance de los procedimientos alternativos de solución de controversias.

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. Se reconoció, sin embargo, que se trataba de un tema difícil, dado que los tribunales nacionales eran soberanos en su interpretación de los Convenios, aunque a menudo carecían de la experiencia pertinente. Se sugirió que, si se proporcionaba más información a los Estados Miembros y a los tribunales nacionales sobre las decisiones de los órganos rectores de los FIDAC respecto de los criterios de admisibilidad de reclamaciones y de otros aspectos relativos a la

interpretación de los Convenios, ello podría contribuir a una uniformidad en la interpretación y aplicación.

9.4 Continuación de la labor

En su sesión de octubre de 2002, la Asamblea decidió que el Grupo de Trabajo debía proseguir su labor y que la próxima reunión del Grupo se celebraría la semana del 3 de febrero de 2003.

Las cuestiones retenidas para consideración ulterior comprenden:

- responsabilidad del propietario del buque y cuestiones afines
- 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
- costes fijos para desplegar y mantener unidades móviles y equipo para combatir derrames de hidrocarburos
- 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.

La Asamblea respaldó la declaración del Presidente del Grupo de Trabajo de que, para que el Grupo de Trabajo avance con respecto a cualquier asunto, las delegaciones deberían presentar propuestas concretas por escrito, de preferencia en forma de proyectos de textos de tratado.

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 concernientes al siniestro en cuestión rebasen 2,5 millones de DEG (£2,1 millones o US\$3,4 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 o el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992). Con todo, los órganos rectores normalmente otorgan al Director una autorización muy amplia para liquidar reclamaciones 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 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 (£51 millones o US\$82 millones) para el Fondo de 1971 y 135 millones de DEG (£114 millones o US\$183 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 por 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 a los mismos. 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 por 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 2002

Desde su creación en octubre de 1978, el Fondo de 1971 ha intervenido, hasta el 31 de diciembre de 2002, en la liquidación de reclamaciones surgidas de 100 siniestros. La indemnización total pagada por el Fondo de 1971 asciende a £315 millones (US\$507 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.

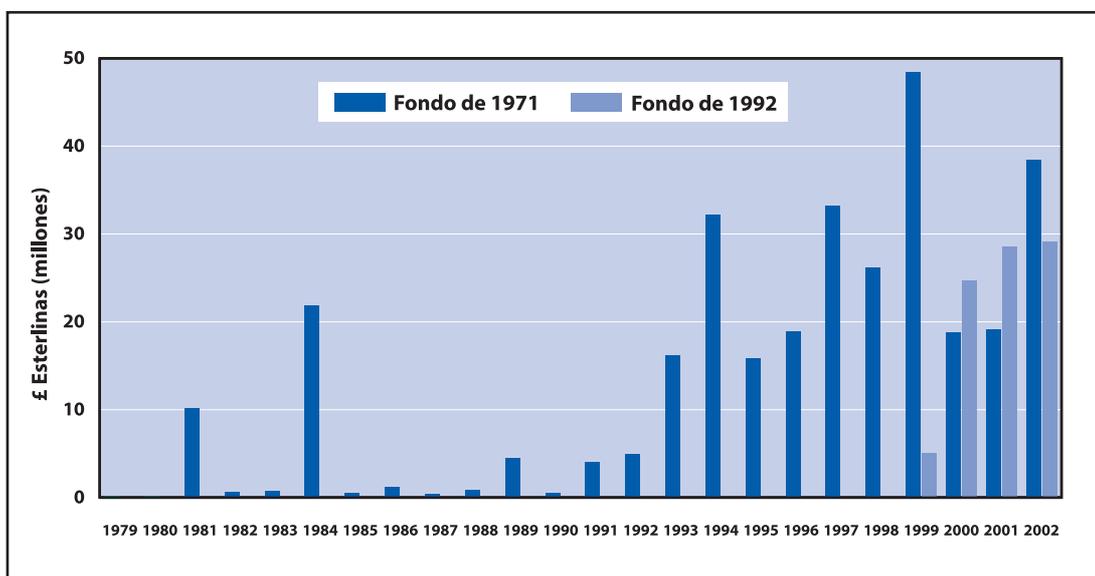
Ha habido un considerable aumento de las cuantías de indemnización reclamadas al Fondo de 1971 a lo largo de los años. En varios casos recientes, la cuantía total de las reclamaciones presentadas rebasó con mucho la cuantía máxima disponible en virtud del Convenio del Fondo de 1971. Se han presentado, 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.

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>Aegean Sea</i>	España	1992	£30,2 millones
<i>Braer</i>	Reino Unido	1993	£46,9 millones
<i>Taiko Maru</i>	Japón	1993	£7,2 millones
<i>Keumdong N°5³</i>	República de Corea	1993	£10,9 millones
<i>Toyotaka Maru</i>	Japón	1994	£5,1 millones
<i>Sea Prince³</i>	República de Corea	1995	£21 millones
<i>Yuil N°1³</i>	República de Corea	1995	£14,6 millones
<i>Senyo Maru</i>	Japón	1995	£2,3 millones
<i>Sea Empress³</i>	Reino Unido	1996	£29,4 millones
<i>Nakhodka⁴</i>	Japón	1997	£49,6 millones
<i>Nissos Amorgos</i>	Venezuela	1997	£2,6 millones
<i>Osung N°3</i>	República de Corea/Japón	1997	£8,2 millones

³ Están pendientes algunas reclamaciones de terceros.

⁴ El Fondo de 1992 ha pagado otros £61 millones en indemnización por el siniestro del *Nakhodka*.



Fondo de 1971 y Fondo de 1992: Pago de reclamaciones

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

Siniestros en 2002 que afectan al Fondo de 1971

No se ha notificado al Fondo de 1971 ningún siniestro ocurrido hasta el 24 de mayo de 2002 que vaya a dar lugar a reclamaciones contra éste.

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

Al 31 de diciembre de 2002 estaban pendientes reclamaciones de terceros respecto a 17 siniestros en los que interviene el Fondo de 1971, ocurridos antes de 2002. Se resume a continuación la situación respecto a algunos de estos siniestros.

El siniestro del *Aegean Sea* (España, 1992) había dado lugar a la presentación de reclamaciones por un total de £184 millones en los tribunales españoles. En octubre de 2002 se concertó un acuerdo sobre una solución global de todas las reclamaciones pendientes, así como otras cuestiones pendientes, entre el Estado español, el Fondo de 1971, el propietario del buque y su asegurador. A consecuencia de este acuerdo, el Fondo de 1971 pagó £24,4 millones al Estado español, además de los pagos efectuados antes a los demandantes por el Fondo de 1971 y el asegurador, £5,2 millones y £3,3 millones,

respectivamente. El Fondo de 1971 pagó además otros £1,7 millones por concepto de indemnización y compensación.

En lo que se refiere al siniestro del *Sea Empress* (Reino Unido, 1996), se han hecho pagos de indemnización por un total de £36,3 millones a unos 800 demandantes, de los que £6,9 millones han sido pagados por el asegurador del propietario del buque y £29,4 millones por el Fondo de 1971. Varios demandantes promovieron sus reclamaciones en los tribunales, pero desde entonces todas menos dos de estas reclamaciones han sido liquidadas o retiradas. Se están cursando en los tribunales las dos reclamaciones restantes. El Fondo de 1971 ha interpuesto recurso contra la Autoridad Portuaria de Milford Haven para recobrar las sumas pagadas por éste en concepto de indemnización.

En cuanto 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 venezolanos 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.

Respecto al siniestro del *Pontoon 300*, son objeto de procedimientos judiciales reclamaciones por un total de £39 millones, incluida una reclamación de £37 millones respecto a daños ambientales. El Fondo de 1971 ha efectuado pagos de £800 000 correspondientes al 75% de las cuantías de liquidación.

10.4 Siniestros que afectan al Fondo de 1992

Liquidación de reclamaciones del Fondo de 1992 entre 1996 y 2002

Desde su creación en mayo de 1996 ha habido 19 siniestros en el que ha intervenido, o puede intervenir en el futuro, el Fondo de 1992. La indemnización total pagada por el Fondo de 1992 asciende a £87 millones, de los cuales £61 millones se relacionan con el siniestro del *Nakhodka*⁵ y £25,5 millones con el siniestro del *Erika*.

Siniestros en 2002 que afectan al Fondo de 1992

Durante 2002 el Fondo de 1992 fue afectado por un siniestro importante que dará lugar a reclamaciones contra dicho Fondo de 1992, a saber el siniestro del *Prestige*.

El *Prestige*, cargado con 77 000 toneladas de fueloil pesado, se partió en dos frente a la costa de Galicia (España) derramando una cantidad desconocida, pero importante, de fueloil pesado. Se calcula que tanto la sección de proa como la sección de popa, que yacen a una profundidad aproximada de 3 500 metros, contienen aún cantidades considerables de hidrocarburos. Se emprendió una importante operación de limpieza frente a la costa empleando buques de España y otros nueve países europeos. Continuaban al final de 2002 las operaciones de limpieza a lo largo de un litoral de 800 kilómetros aproximadamente. En diciembre de 2002, la aseguradora P & I del propietario del buque y el Fondo de 1992 establecieron una oficina de reclamaciones en La Coruña. Los hidrocarburos afectaron también a la costa atlántica francesa. Entraron hidrocarburos en aguas portuguesas, pero al 31 de diciembre de 2002 no habían llegado a la costa. Se esperan reclamaciones de indemnización por cuantías muy elevadas.

Además, se han presentado al Fondo de 1992 reclamaciones de indemnización por cuantías modestas respecto a siniestros de contaminación en España, Guadalupe y el Reino Unido, donde no se han identificado los buques de los que provenían los hidrocarburos.

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

Al 31 de diciembre de 2002 había diez siniestros ocurridos antes de 2002 y que han dado lugar, o pueden darlo, a reclamaciones contra el Fondo de 1992, siendo el más importante de ellos el siniestro del *Erika*.

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 aproximadamente 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 considerables. La cuantía total de las reclamaciones excede de la cuantía máxima de indemnización disponible en virtud de los Convenios de 1992. El Gobierno francés y la compañía petrolera francesa Total Fina 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 6 500 reclamaciones de indemnización. Se han efectuado pagos de indemnización por un total de £33,3 millones respecto a 4 900 reclamaciones. De esta suma el asegurador del propietario del buque ha pagado £7,8 millones y el Fondo de 1992 £25,5 millones.

⁵ Como se mencionó anteriormente, el Fondo de 1971 ha pagado £49,6 millones en indemnización por el siniestro del *Nakhodka*

11 MIRANDO AL FUTURO

El año 2003 será de trascendencia para el régimen internacional de indemnización por daños de contaminación por hidrocarburos.

En mayo de 2003 se celebrará una Conferencia Diplomática para estudiar el proyecto de Protocolo por el que se constituye un Fondo Complementario de indemnización. Si se crea, el Fondo Complementario proporcionará indemnización adicional además de la disponible en virtud del Convenio de 1992 por daños de contaminación en Estados que se adhieran al Protocolo.

El Grupo de Trabajo que preparó el proyecto de Protocolo para el Fondo Complementario continuará en 2003 sus deliberaciones sobre la necesidad de mejorar el régimen internacional de indemnización, como se mencionó en la Sección 9.

El siniestro del *Prestige*, que ocurrió frente a la costa noroeste de España en noviembre de 2002, es uno de los más graves siniestros en los que han intervenido los Fondos a lo largo de los años, y supondrá un importante volumen de trabajo para el Fondo de 1992 durante 2003 y posteriormente. El Fondo de 1992 todavía está tramitando varios siniestros que ocurrieron en años anteriores, en concreto el siniestro del *Erika*. La Secretaría se esforzará por liquidar las reclamaciones derivadas de estos y otros siniestros con la mayor brevedad posible.

El Convenio del Fondo de 1971 dejó de estar en vigor el 24 de mayo de 2002 y no se aplica a los siniestros que ocurran después de esa fecha. Sin embargo, la terminación del Convenio del Fondo de 1971 no supone la liquidación del Fondo de 1971, que tiene 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 lo antes posible todos los siniestros pendientes en los que intervino el Fondo de 1971, y es probable que

varios de estos siniestros queden resueltos durante 2003.

Se espera que continúe creciendo la afiliación al Fondo de 1992 durante 2003, a medida que la mayoría de los antiguos Estados Miembros del Fondo de 1971 que aún no lo han hecho 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.

Como en el pasado, la Secretaría se esforzará al máximo por convencer a los Estados Miembros que no han presentado sus informes sobre el recibo de hidrocarburos sujetos a contribución de la importancia de presentar dichos informes.

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 potenciar más sus actividades en la esfera de las relaciones públicas. El sitio completo en la Red de los FIDAC estará disponible en español y francés durante 2003.

Los métodos de trabajo de la Secretaría se someterán a un examen constante a fin de garantizar que las Organizaciones funcionen del modo más económico y transparente. La creación del Órgano de Auditoría común a los Fondos deberá contribuir a lograr este objetivo (véase Sección 7.5).

La Secretaría proseguirá con 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 SNP). Durante 2003 la Secretaría prestará consideración en particular a los preparativos administrativos que serán necesarios para la creación del Fondo SNP.

12 SINIESTROS TRAMITADOS POR LOS FONDOS DE 1971 Y DE 1992 DURANTE 2002

Esta parte del Informe detalla los siniestros en los que intervinieron el Fondo de 1971 y el Fondo de 1992 en el transcurso de 2002. En el Informe se presentan las novedades de los diversos casos durante 2002 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 2002, excepto en el caso de las reclamaciones pagadas por el Fondo de 1971 o el Fondo de 1992, en que las conversiones se han efectuado al tipo de cambio de la fecha de pago.



Prestige: La vegetación y los escombros contaminados se suman a los problemas de la retirada de desechos

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 o €359 000 (£235 000). 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 o €1,2 millones (£990 000) 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 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 y adjudicó al Fondo el derecho a recobrar la cuantía total que había pagado por daños causados en los territorios franceses. El propietario del buque y la aseguradora apelaron contra la sentencia.

El Tribunal de Apelación dictó su sentencia en marzo de 1998. Juzgó que el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 era de aplicación al siniestro y que el Convenio se aplicaba a la acción directa del Fondo de 1971 contra la aseguradora, aunque en este caso concreto el propietario del buque no haya estado obligado a asegurarse, 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 FFr8 239 858 o €1 256 160 (£820 000) más intereses.

La aseguradora ha apelado contra la sentencia. El Fondo de 1971 presentó alegatos en el Tribunal de Apelación de Basse Terre en febrero de 2002. Tuvo lugar una audiencia en noviembre de 2002 y tendrá lugar otra en mayo de 2003.

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. Se contaminaron varios trechos de costa al este y nordeste de La Coruña, así como la abrigada Ría del Ferrol. Se efectuaron importantes operaciones de limpieza 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 (£89 millones) con respecto a las pérdidas sufridas por pescadores y mariscadores y los costes de operaciones de limpieza. Reclamaciones por un total de Pts 24 255 millones (£95 millones) fueron presentadas en el Juzgado Civil de La Coruña por una serie de empresas y personas, 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 relacionadas con operaciones de salvamento por Pts 1 182 millones (£4,6 millones). Estas reclamaciones fueron liquidadas en octubre de 2000 en Pts 661 millones (£2,6 millones).

La cuantía total de todas las reclamaciones presentadas ante los tribunales de lo penal y lo civil es de Pts 48 187 millones (£184 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 reconocidos sufridos por cada demandante. Esta cifra se incrementó al 40% en octubre de 1994.

Al 30 de septiembre de 2002 se había pagado indemnización respecto a 838 reclamaciones por una cuantía total de Pts 1 905 millones (£8,5 millones). De esta cuantía, el UK Club había 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 (£3,2 millones) estaban justificadas con pruebas aceptables. Todas las demás reclamaciones por unas Pts 16 110 millones (£63 millones) fueron remitidas al procedimiento para la ejecución de la sentencia.

Préstamos a los demandantes

En 1997 el Gobierno español decidió facilitar un crédito de Pts 10 000 millones (£39 millones) a las empresas de acuicultura y de Pts 2 500 millones (£9,8 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 sobre el importe de los préstamos.

Cuantía máxima pagadera en virtud del Convenio del Fondo de 1971

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 (£4,4 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 empleando el mismo tipo que el aplicado para la conversión de la cuantía de limitación del propietario del buque. 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 arrojaba Pts 9 513 473 400 (£37 millones).

Obstáculos a la liquidación de reclamaciones pendientes

Quedaban pendientes tres cuestiones principales que impedían la liquidación de las reclamaciones pendientes:

- 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 habían entablado 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 (£16 millones) y Pts 4 731 millones (£19 millones), y las pérdidas del sector de maricultura en Pts 8 329 millones (£33 millones). Se presentó documentación relativa a las pérdidas sufridas por las empresas 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. Reclamaciones que ascendían a Pts 48 700 millones (£190 millones) fueron acordadas en un total de Pts 12 000 millones (£47 millones).

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 un 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



La sección de proa del Aegean Sea a unos 50 metros de la costa

sobre las reclamaciones no contractuales a partir de la fecha en que la reclamación se ha hecho líquida, 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 hasta 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 sostenido que la distribución final de los pagos de indemnización entre las diversas partes declaradas responsables en lo civil debería 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 compartían 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 concierne al propietario del buque y su asegurador, y por el artículo 6.1 del Convenio del Fondo de 1971, en lo que concierne 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 ese plazo, 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, para la mayoría de los demandantes.

Varios demandantes de los sectores de la pesca y acuicultura presentaron acusaciones penales contra cuatro personas. 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. Dichos 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 disposiciones estrictas sobre prescripción del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 y el Convenio del Fondo de 1971, adoptó el parecer 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 estas opiniones se hace referencia al Informe Anual de 1999, páginas 58 - 59.

Solución global

En junio de 2001 el Consejo Administrativo autorizó 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 que se efectuase 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 (£34 millones).

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.

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 (€51 millones o £34 millones).
- 2 La suma pagadera por el Fondo de 1971 al Estado español, tras deducción de ciertas sumas, ascendía a Pts 6 386 921 613 (€38 millones o £24 millones).

- 3 Además, el Fondo de 1971 se comprometía a abonar a las víctimas cuyas reclamaciones no se habían incluido en las acordadas con el Estado español, y que se enumeraban 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 ascendía a Pts 121 512 031 (€730 000 o £460 000).
- 4 A consecuencia de la distribución de responsabilidades determinada por el Tribunal de Apelación en La Coruña, el Estado español se comprometía a indemnizar a todas las víctimas que puedan obtener una sentencia definitiva de un tribunal español a su favor que condenaba 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, 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 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.

El 4 de octubre de 2002 el Consejo de Estado español aprobó el acuerdo de solución propuesto. El 17 de octubre de 2002 las Cortes aprobaron un decreto-ley autorizando al Ministro de Hacienda a firmar en nombre del Gobierno español un acuerdo entre España, el propietario del buque, el UK Club y el Fondo de 1971. El decreto autorizaba asimismo al Gobierno español a efectuar liquidaciones extrajudiciales con los demandantes a cambio de las revocaciones de sus recursos judiciales. Llegado el 30 de octubre de 2002, el Gobierno español había logrado acuerdos con demandantes que representaban más del 90% del monto principal de la pérdida o daños reclamados. Quedaban, por tanto, cumplidas las condiciones estipuladas en la oferta del Fondo de 1971.

El acuerdo entre el Estado español, el Fondo de 1971, el propietario del buque y el UK Club fue firmado en Madrid el 30 de octubre de 2002. Con arreglo al acuerdo, el Fondo de 1971 pagó el 1 de noviembre de 2002 €38 386 172, correspondientes a Pts 6 386 921 613 (£24 411 208), al Gobierno español.

Durante el periodo noviembre - diciembre de 2002 el Fondo de 1971 efectuó pagos de €957 839 (Pts 159 370 962 o £602 431) respecto a 84 de las 95 reclamaciones que se habían acordado con los demandantes en una primera fase pero no incluidos en el acuerdo con el Estado español. Al 31 de diciembre de 2002 el Fondo de 1971 no había podido pagar las 11 reclamaciones restantes con un saldo pendiente de €50 469 (Pts 8 397 347 o £31 742) porque no había sido posible contactar a los demandantes o porque no habían firmado los documentos necesarios.

Los pagos de indemnización efectuados por el Fondo de 1971 respecto a este siniestro ascienden a un total de £30 198 442.

El 17 de diciembre de 2002 el Fondo de 1971 pagó €1 672 000 correspondientes a Pts 278 197 307 (£1 068 767) al UK Club por concepto de compensación del propietario del buque en virtud del artículo 5.1 del Convenio del Fondo de 1971. La reclamación del UK Club por concepto de medidas preventivas, €4 255 361 correspondiente a Pts 708 032 614, se pagará a comienzos de 2003.

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

Todas las reclamaciones excepto una, han sido liquidadas y la indemnización total pagada asciende a £53 millones, de los que el Fondo de 1971 ha pagado £47 millones y el asegurador del propietario del buque £6 millones.

Shetland Sea Farms Ltd

En 1995 el Comité Ejecutivo examinó una reclamación por £2 millones de una empresa radicada en Shetland, la Shetland Sea Farms Ltd, con respecto a un contrato para adquirir cría de salmón a una empresa afín de tierra firme. Las crías de salmón se habían vendido al final al 50% de su precio de adquisición a otra empresa del mismo grupo. El Comité decidió que en la evaluación de la reclamación debían tenerse en cuenta los beneficios que pudiesen derivar de otras empresas del mismo grupo. Los expertos contratados por el Fondo de 1971 y el asegurador del propietario del buque, Assuranceforeningen Skuld (Skuld Club), evaluaron las pérdidas comprobadas en £58 000. Fracasaron los intentos de liquidar la reclamación extrajudicialmente.

La empresa entabló acción judicial contra el propietario del buque, el Skuld Club y el Fondo de 1971. Durante el proceso la reclamación se redujo a £1,4 millones. 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 preguntas, 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.

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 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.

El Tribunal abordó luego la segunda pregunta, es decir si a consecuencia de esta sentencia debía desestimarse sin más la reclamación. 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 había sido agravado por el hecho de que los que eran primariamente responsables habían sido “mendaces al negar su responsabilidad”. El Tribunal juzgó además que Shetland Sea Farms había hecho un 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 empresa la oportunidad de presentar una causa revisada que no dependiese de las cartas falsas, y que no permitir que la reclamación siguiese su curso en su versión revisada constituiría un castigo excesivo.

El Tribunal decidió que la causa siguiese su curso hasta 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 celebraron audiencias en abril y septiembre de 2002 y se espera que el Tribunal dicte resolución a principios de 2003. El Skuld Club pagará toda la cuantía que adjudique la sentencia definitiva.

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 no ha examinado la cuestión de si el propietario del buque tiene o no derecho a limitar su responsabilidad. El Skuld Club estudia cómo se ha de poner fin al procedimiento de limitación.

Suspensión de pagos

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

Como varios demandantes proyectaban incoar acciones judiciales contra el propietario del buque, el Skuld Club y el Fondo de 1971, el Comité Ejecutivo decidió en octubre de 1995 suspender todo nuevo pago de indemnización hasta que dicho Comité hubiese vuelto a examinar la cuestión de si la cuantía total de las reclamaciones reconocidas excedería de la cuantía máxima disponible conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 y el Convenio del Fondo de 1971.

Reanudación de los pagos

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 Director decidió, cuando se cumpliera esta condición, que el Fondo pagase el 40% de las pérdidas acordadas respecto a reclamaciones que habían sido aprobadas pero no pagadas. Se efectuaron pagos por un total de £2,3 millones durante 2000 y 2001.

En abril de 2000 el Gobierno del Reino Unido retiró su reclamación de indemnización de unos £3,6 millones. El Skuld Club informó al Director que el propietario del buque y el Club estaban dispuestos a facilitar la cuantía de compensación de £1,2 millones a la que tenían derecho en virtud

del artículo 5.1 del Convenio del Fondo de 1971 para pagar a los demandantes. El Skuld Club se comprometió también a facilitar fondos adicionales y a garantizar el pago de la cuantía que adjudique toda sentencia definitiva respecto a la reclamación de Shetland Sea Farms.

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 de los saldos pendientes se efectuaron en el plazo comprendido entre noviembre de 2001 y julio de 2002, y ascendían a £3,7 millones.

El Fondo de 1971 ha efectuado pagos de indemnización respecto al siniestro del Braer por un total de £46 937 221.

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 otra nave cerca de Yosu, 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 superficie amplia 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 5 430 millones (£2,8 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), equivalente a Won 4 860 millones, respecto a estas reclamaciones subrogadas. En diciembre de 2002 el Fondo pagó al asegurador otros Won 493 millones (£433 247).

La mayoría de las reclamaciones de los sectores de pesca y acuicultura han sido liquidadas y pagadas en Won 6 575 millones (£3,5 millones).

Acción judicial de la Cooperativa de Pesca de Yosu

La Cooperativa de Pesca de Yosu 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 (£850 000) 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 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 licencia 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 de Distrito 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 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 (£820 000).

Todos los demandantes de la Cooperativa, a excepción de una asociación de pesca de un pueblo, apelaron contra la sentencia. Su cuantía total reclamada fue indicada en la apelación en Won 13 868 millones (£7,2 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 el 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 había solicitado 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. 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.

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 no apelaron contra la decisión, 36 asociaciones de pescadores rurales apelaron ante el Tribunal Supremo de Corea. La cuantía reclamada en la apelación es Won 2 756 millones (£1,4 millones). Se espera que el Tribunal de Apelación adjudique su decisión a principios de 2003.

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 1 497 millones o

€4,4 millones (£2,9 millones) en el tribunal competente mediante el depósito de una garantía bancaria.

El Tribunal decidió que las reclamaciones debían presentarse a más tardar el 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 o €9 millones (£5,9 millones), más Drs 378 millones o €1,1 millones (£720 000) por 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 han entablado acción judicial contra el Fondo de 1971 a fin de impedir que prescribiesen sus derechos al reintegro por parte del Fondo de todo pago por concepto de indemnización superior a la cuantía de limitación del propietario del buque, y a la compensación 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 o €3 millones (£2 millones), también interrumpió el plazo de prescripción entablado 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 Yosu (República de Corea). Explosiones y un incendio averiaron la cámara de máquinas y el espacio de alojamiento. A consecuencia de la encalladura se derramaron unas 5 000 toneladas de petróleo crudo de Arabia. Durante las semanas que siguieron, escaparon pequeñas cantidades de petróleo de la sección semisumergida del petrolero. Reducidas cantidades de petróleo alcanzaron las islas japonesas Oki.

Reclamaciones de indemnización

Las reclamaciones de indemnización por costes de limpieza, daños de pesquerías y pérdidas del

sector turístico incurridas en la República de Corea han quedado liquidadas por un total de Won 50 000 millones (£27 millones) del que el Fondo de 1971 ha abonado Won 31 700 millones (£17 millones) y el asegurador del propietario del buque, la United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Limited (UK Club), Won 18 300 millones (£10 millones). Una reclamación por limpieza en Japón fue liquidada en ¥360 000 (£1 800), y la reclamación fue pagada por el Fondo.

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 podría transcurrir antes de que el Tribunal determine la cuantía de limitación, con carácter excepcional, el Consejo Administrativo del Fondo de 1971 autorizó al Director 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 y el Fondo de 1971 acordaron que la cuantía de limitación aplicable al *Sea Prince* fuese de Won 18 308 millones (£9,5 millones). El UK Club y el Fondo de 1971 acordaron también que la compensación del propietario del buque conforme al artículo 5.1 del Convenio del Fondo de 1971 fuese de Won 7 411 millones (£3,9 millones).

A consecuencia de haberse acordado la cuantía de limitación aplicable al *Sea Prince* y haberse liquidado todas las reclamaciones pendientes en litigio en el procedimiento de limitación, se desistió del proceso en enero de 2002.

Acción judicial contra el Fondo de 1971

Un total de 207 reclamaciones de 194 demandantes pertenecientes a la Unión Cooperativa de Pesca de Yosu (Yosu FCU) por un

total de Won 5 321 millones (£2,8 millones) fueron objeto de acciones judiciales contra el Fondo de 1971.

En diciembre de 2001 el Tribunal de Distrito de Suncheon dictó sentencia respecto a estas reclamaciones, y adjudicó a 31 demandantes un total de Won 1 438 millones (£750 000) más intereses. El Tribunal desestimó las demás reclamaciones.

En abril/mayo de 2002 el Consejo Administrativo del Fondo de 1971 refrendó la decisión del Director de apelar contra las sentencias que adjudicaban indemnización respecto a la supuesta mortalidad de peces en jaulas y marisco cultivado, y respecto a instalaciones de acuicultura sin licencia y al propietario de una embarcación de pesca sin licencia. A fin de aplazar la ejecución provisional de la sentencia, el Fondo de 1971 depositó una suma total de Won 2 060 millones (£1,1 millones) que representaba la cuantía adjudicada más intereses.

La Yosu FCU apeló contra la sentencia respecto a su reclamación de Won 1 426 millones (£740 000) por pérdida de comisión de venta, pero no respecto a sus demás reclamaciones. Ninguno de los demás demandantes apeló contra las sentencias.

En julio de 2002 el juez encargado de la apelación, aunque reservó la postura definitiva del Tribunal, expresó su opinión preliminar sobre varias cuestiones judiciales y de hecho. En cuanto a las reclamaciones respecto a pesca y acuicultura sin licencia, el juez indicó que dichas reclamaciones debían ser desestimadas. Respecto a las reclamaciones por supuesta mortalidad de peces en jaulas y marisco cultivado, el juez indicó que no se inclinaba a aceptar el argumento del Fondo de que la supuesta mortalidad se debía con toda probabilidad a los efectos del tifón o mareas rojas que ocurrieron en las fechas del siniestro del *Sea Prince*. En cuanto a la reclamación por pérdida de comisión de venta, el juez expresó la opinión de que la reclamación era admisible en principio, puesto que los tribunales coreanos habían establecido precedentes a este respecto. Indicó además que, aunque el Fondo de 1971 había argumentado que los pagos que había efectuado a los pescadores habían incluido la comisión de venta, ello no exoneraba al Fondo de sus deudas pagaderas a la Cooperativa, ya que los

primeros pagos no tenían el efecto de pagar a la Cooperativa. El juez indicó también que no creía que las pérdidas sufridas por la Cooperativa fuesen de la importancia de las reclamadas.

En septiembre de 2002 el Fondo de 1971 presentó nuevas pruebas científicas en apoyo de su aserto de que la supuesta mortalidad de peces en jaulas y marisco no se debía con toda probabilidad a la contaminación por hidrocarburos.

En noviembre de 2002 el Fondo de 1971 mantuvo conversaciones sin perjuicio con la Yosu FCU con el fin de acordar la cuantía de las pérdidas de la comisión de venta. El Fondo calculó las pérdidas de la comisión sobre la base de las pérdidas evaluadas de los distintos sectores de pesca bajo jurisdicción de la Cooperativa y tras deducir pérdidas respecto a ventas que se habrían efectuado por canales privados. La cuantía de las pérdidas fue acordada en Won 72,3 millones (£38 000).

El 10 de diciembre de 2002 el Tribunal de Apelación dictó una decisión de mediación en la que aceptaba la reclamación por pérdida de comisión de venta en la cuantía arriba indicada. Tras estudiar la decisión de mediación del Tribunal de Apelación, el Director consideró que, si bien se podría argumentar que la Cooperativa había renunciado a su reclamación permitiendo al Fondo efectuar pagos de indemnización íntegra a sus miembros, no obstante reconocía que el parecer del juez tenía mérito desde un punto de vista jurídico. Por lo tanto el Director decidió no objetar contra la decisión de mediación. La Yosu FCU decidió también no objetar contra dicha decisión. El 26 de diciembre de 2002 el Fondo de 1971 pagó a la Cooperativa Won 99,2 millones (£51 819) incluidos los intereses.

Se espera a comienzos de 2003 una sentencia respecto a las reclamaciones restantes que son objeto de apelación.

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 es del 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 2002.

Los demandantes pierden su derecho a la indemnización en virtud del Convenio del Fondo de 1971 a menos que entablen acción judicial contra el Fondo de 1971 dentro de los tres años siguientes a la fecha en que ocurrieron los daños, o notifiquen formalmente al Fondo de 1971 una acción judicial contra el propietario del buque o su asegurador dentro de ese plazo de tres años. Aunque pueden ocurrir daños algún tiempo después de un siniestro, la acción judicial debe entablarse en todo caso dentro de los seis años siguientes a la fecha del siniestro. El sexto aniversario del siniestro del *Yeo Myung* fue el 3 de agosto de 2001. Como el demandante con la reclamación pendiente de pesquerías no entabló acción judicial contra el Fondo de 1971 para esa fecha, ha prescrito su reclamación y ha perdido el derecho a la indemnización.

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, 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 Korean Marine Pollution Response Corporation (KMPRC) y una compañía holandesa de salvamento. Se recuperaron unos 670 m³ de petróleo.

Reclamaciones de indemnización

La KMPRC 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).

Proceso judicial

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

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

Se han presentado en otra acción judicial 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.

En una audiencia del Tribunal celebrada en octubre de 1996, un administrador designado por el Tribunal de limitación 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 a la pesca. El Fondo de 1971 ha presentado disconformidad con la decisión del Tribunal.

Novedades recientes

En octubre de 2002 varias asociaciones de pesca y pescadores rurales particulares se dirigieron a los abogados coreanos del Fondo de 1971 e indicaron que deseaban liquidar sus reclamaciones extrajudicialmente. En noviembre y diciembre de 2002 las reclamaciones presentadas en el tribunal de limitación por un total de Won 4 910 millones (£2,6 millones) se liquidaron en Won 316 millones (£165 000). Estas reclamaciones también habían sido presentadas en otra acción contra el Fondo de 1971 por Won 2 354 millones (£1,2 millones). Se espera que la mayoría de las demás reclamaciones pendientes se liquiden a principios de 2003.

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



Conseguida la puesta a flote del Sea Empress

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.

Reclamaciones de indemnización

1 034 demandantes presentaron reclamaciones de indemnización por un total de £49,3 millones. Al 31 de diciembre de 2002, se habían efectuado pagos por un total de £36,3 millones a 797

demandantes, de los cuales £6,9 millones habían sido pagados por el asegurador P & I del propietario del buque, Assuranceforeningen Skuld (el Skuld Club), y £29,4 millones por el Fondo de 1971.

La Elf UK Oil Ltd (Elf) y la Texaco, que tienen terminales petroleros en Milford Haven, presentaron reclamaciones respecto a su intervención en las operaciones de limpieza. Ambas empresas 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 también reclamó por el costo de fletar otros buques y por 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. En abril de 2002 las reclamaciones de Texaco y Elf respecto a costes de intervención de limpieza se liquidaron en £871 000 y £115 000 respectivamente. Ambas

empresas retiraron las partes de sus reclamaciones que habían sido rechazadas por el Fondo de 1971.

Proceso judicial contra el Fondo de 1971

Cuestiones procesales

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 15 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.

Novedades en 2002 respecto a las reclamaciones pendientes

Se dictaron cincuenta y nueve citaciones contra el propietario del buque, el Skuld Club y el Fondo de 1971 respecto a 194 demandantes antes de expirar el plazo trienal de prescripción, 51 de las cuales fueron presentadas. Al 31 de diciembre de 2002, se habían liquidado, desistido o retirado 180 de estas reclamaciones.

De los 14 demandantes que aún prosiguen sus reclamaciones en el proceso de limitación, 12 promueven solamente reclamaciones por honorarios jurídicos y profesionales, que no se

han cuantificado, o respecto a las cuales los demandantes no han aceptado las cuantías ofrecidas por el Skuld Club y el Fondo de 1971. Se espera que las reclamaciones pendientes por honorarios jurídicos y profesionales sean liquidadas a principios de 2003.

Quedan dos reclamaciones de indemnización por un total aproximado de £900 000 que son objeto de acción judicial. A continuación se presentan pormenores del estado en que se encuentran dichas reclamaciones.

Reclamación de un elaborador de buccinos radicado en Devon

Una reclamación de £645 000 presentada por un elaborador de buccinos radicado en Devon había sido rechazada por el Fondo de 1971 y el Skuld Club por falta de proximidad razonable entre la contaminación por hidrocarburos y la supuesta pérdida.

En mayo de 2002 el Tribunal Superior (Tribunal de primera instancia) examinó la cuestión preliminar de si la reclamación por pérdida de beneficios constituía daños de contaminación dentro del significado de la Ley reguladora de la marina mercante del Reino Unido de 1995 (que da cumplimiento al Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 y al Convenio del Fondo de 1971). El Tribunal halló que la reclamación era inadmisiblemente sustancialmente por las mismas razones que las dadas en la decisión del Scottish Inner House (Tribunal de Apelación) en el caso Landcatch, esto es que la reclamación era secundaria, derivada, relacional y/o indirecta, y que esta falta de proximidad hacía que la reclamación del elaborador fuese demasiado remota.

A petición del demandante, el Tribunal Superior concedió permiso para apelar por razón de que el caso suscitaba cuestiones de principio de importancia general en la elaboración del derecho sustantivo. El demandante interpuso recurso de apelación, que será oído en enero de 2003.

Reclamación del propietario de una escuela de tabla acuática y deportes náuticos

Fue presentada una reclamación de £226 196 por pérdida de ingresos sufrida por una escuela de tabla acuática y deportes náuticos durante 1996, 1997 y 1998. El Fondo de 1971 y el Skuld Club pagaron indemnización de un total de £134 970 por pérdidas sufridas en 1996 y por la cancelación

de un cursillo de instructor de formación en 1997. El Club y el Fondo sostuvieron que no existía nexo causal entre la contaminación y cualesquiera otras pérdidas sufridas por la empresa después de 1996.

El demandante estuvo de acuerdo en que no se entablase ninguna otra acción judicial con respecto a su reclamación en espera de la decisión del Tribunal de Apelación respecto a la reclamación del elaborador de buccinos.

Recurso

En octubre de 1999 el Comité Ejecutivo decidió que el Fondo de 1971 debía recurrir contra la Autoridad Portuaria de Milford Haven (MHPA). El 14 de febrero de 2002 el Fondo de 1971 y el Skuld Club comenzaron un proceso contra la MHPA en el Tribunal del Almirantazgo en Londres. La acción fue entablada por el Fondo de 1971 y el Skuld Club en nombre propio y en representación, y en nombre, de 786 demandantes a quienes se les había abonado indemnización por un total de £34,1 millones, y en representación de, y en nombre de, 32 demandantes que en la fecha cursaban reclamaciones de un total de £3,9 millones. Desde entonces se han abonado otros £2,2 millones a 25 demandantes de esta última categoría. Unos pocos demandantes, cuyas reclamaciones de capital e intereses habían sido liquidadas íntegramente, pero que habían entablado acción judicial contra el Fondo de 1971 y el Skuld Club para recobrar sus costas, no dieron tal autorización. El Fondo de 1971 y el Skuld Club también han reclamado gastos administrativos y judiciales del orden de £2,6 millones derivados del siniestro.

El Fondo de 1971 sostiene que la MHPA no puso los medios razonables para evitar el riesgo de que un petrolero cargado encallase y derramase petróleo y que, en particular, la MHPA no prestó la debida consideración al riesgo de que un petrolero cargado encallase y ocasionase una grave contaminación por hidrocarburos, y no puso en práctica procedimientos para controlar o reducir lo más posible dicho riesgo. El Fondo de 1971 ha presentado una reclamación detallada contra la MHPA, que incluye las siguientes alegaciones de negligencia y/o incumplimiento de obligaciones:

- (a) La MHPA no puso en práctica un sistema para tener la certeza de que fuese segura la entrada propuesta de una nave concreta en

Milford Haven en un momento determinado y/o para negar permiso para que una nave entrase en el puerto en tal momento a menos que la MHPA tuviese esa certeza.

- (b) La MHPA no puso en práctica un Servicio de Tráfico Marítimo eficaz y en pleno funcionamiento empleando un radar para que el oficial de marina de servicio pudiese dar asesoramiento e información a las naves y prestarles asistencia para mantenerse dentro de los límites del canal pertinente;
- (c) MHPA no señaló debidamente la entrada del Canal Oeste;
- (d) El sistema de asignación de prácticos de la MHPA era negligente; y
- (e) El sistema de formación de prácticos de la MHPA era defectuoso.

Se alega además que la respuesta de la MHPA a la encalladura de la nave fue *ad hoc*, improvisada y negligente, y culminó con el derrame innecesario en el Haven de unas 69 300 toneladas de petróleo crudo.

La MHPA ha indicado en informes de prensa que está cubierta por el seguro y que los aseguradores defenderán vigorosamente la demanda.

La MHPA ha presentado una larga y detallada defensa negando toda responsabilidad por el siniestro y la consiguiente contaminación por hidrocarburos. La defensa fue notificada al Fondo de 1971 el 31 de mayo de 2002. La postura de la MHPA puede resumirse así.

La MHPA ha argumentado que no tenía obligación de asistencia y/u obligación legal para con los demandantes respecto a la pérdida económica sufrida. La MHPA ha negado también que tuviera obligación de asistencia para con el Fondo de 1971. Se sostuvo además que, conforme a la Ley de Practicaje de 1987, la MHPA no es responsable de la pérdida o daños ocasionados por la acción u omisión de un práctico por ella autorizado solamente en virtud de dicha autorización, y que en todo caso el práctico en cuestión no era empleado de la MHPA sino de otra empresa (de propiedad exclusiva) de cuyos actos la MHPA no es responsable.

La MHPA ha invocado también en su defensa las disposiciones de la Ley reguladora de la marina mercante (contaminación por hidrocarburos) sobre encauzamiento de la responsabilidad y la Ley de Conservación de Milford Haven de 1983 relativa a operaciones de salvamento, y ha sostenido que por razón de estas Leyes la MHPA no es responsable de ningún daño por contaminación resultante del siniestro del *Sea Empress*. La MHPA ha invocado además la Sección 22 de la Ley de Practicaje de 1987 que, en su opinión, le daría derecho a limitar su responsabilidad a £12 000 respecto al siniestro del *Sea Empress*.

La MHPA ha puntualizado en particular lo siguiente:

- (a) La MHPA había prestado plena y debida consideración al riesgo de que un petrolero cargado encallase, y en consecuencia había puesto en práctica ayudas, orientaciones y procedimientos apropiados y suficientes para controlar y reducir dicho riesgo.
- (b) La MHPA había puesto en práctica un sistema apropiado y suficiente para tener la certeza de que fuese segura la entrada propuesta de una nave concreta en el puerto en un momento determinado y/o para negar permiso para que una nave entrase hasta que la MHPA tuviese esa certeza. La entrada propuesta del *Sea Empress* era segura.
- (c) El sistema de radar nunca estuvo proyectado para que se utilizase para dar instrucciones o asesoramiento directos de navegación a un buque y, en todo caso, aunque se hubiese instalado tal sistema de radar, no hubiera impedido la encalladura.
- (d) El sistema de asignación de prácticos era apropiado.
- (e) Los prácticos que prestaban servicio en Milford Haven habían recibido formación adecuada y contaban con experiencia extensa, detallada y práctica del puerto y del Canal Oeste.
- (f) La encalladura del *Sea Empress* no fue causada por falta de capacitación o experiencia del práctico sino por no haber adoptado en el día en cuestión un rumbo

apropiado a las condiciones mareales reinantes.

- (g) La MHPA contaba con un Plan de Emergencia y un Plan Anticontaminación por hidrocarburos, que eran eficaces y suficientes para acometer la encalladura de un petrolero cargado.
- (h) El derrame de otras 69 300 toneladas de petróleo crudo y, en sustancia, todos los supuestos daños de contaminación no fueron causados por la encalladura inicial sino por sucesos que ocurrieron y decisiones que se tomaron con posterioridad, y la MHPA no es responsable de las consecuencias de los mismos.

La MHPA no ha admitido que toda pérdida o daños que abarcan las reclamaciones del Fondo de 1971 y el Skuld Club fueran ocasionados por la encalladura del *Sea Empress*. No se ha admitido nada en cuanto a la naturaleza de la supuesta pérdida o daños ni sobre si la supuesta pérdida o daños (o parte de ellos) son suficientemente próximos para ser exigibles de la MHPA.

En su contestación, el Fondo de 1971 y el Skuld Club puntualizaron lo siguiente:

- (a) la MHPA no puede acogerse a la Sección 22(8) de la Ley de Practicaje de 1987 en el sentido de que no hay responsabilidad por cualquier pérdida o daños causados por acción u omisión de un práctico autorizado por la MHPA “solamente en virtud de esa autorización”.
- (b) la MHPA no puede evitar responsabilidad por daños de contaminación apoyándose en la Ley de Conservación de Milford Haven de 1983 relativa a salvamento.
- (c) el Fondo de 1971 impugna la alegación de la MHPA de que, en sustancia, todos los supuestos daños de contaminación fueron causados, no por la encalladura inicial, sino por sucesos que ocurrieron y decisiones que se tomaron con posterioridad.
- (d) una vez que eligió organizar sus asuntos de modo que los prácticos fuesen empleados por una empresa filial (permitiendo así a la MHPA evitar la responsabilidad subsidiaria

por toda negligencia de parte de los prácticos), la MHPA no puede entonces sostener que los prácticos fueran “empleados” por ella a los efectos de la Sección 22(3) de la Ley de Practicaje de 1987, a fin de obtener el beneficio de la limitación de responsabilidad que contiene dicha sección.

En una Consulta inicial sobre la instrucción de la causa en febrero de 2003, el Tribunal dictará las órdenes de procedimiento que sean apropiadas. Dichas órdenes probablemente incluirán órdenes relativas a la divulgación de documentos y el futuro desarrollo del proceso de la Texaco (véase abajo). Pueden incluir también órdenes en relación con el empleo de una solución alternativa de controversias, como la mediación y conciliación.

Acción de la Texaco

El 14 de febrero de 2002, la Texaco, que explota un terminal de hidrocarburos en Milford Haven, comenzó una acción judicial contra la MHPA y la Milford Haven Pilotage Limited (MHPL), la empresa que empleaba los prácticos que prestaban servicio en el Puerto de Milford Haven. En su acción contra ambos demandados, la Texaco reclamaba la siguiente indemnización:

- (a) US\$10,5 millones (£6,8 millones) por pérdida o daños a la carga
- (b) US\$272 500 (£176 000) por la pérdida de beneficio del flete pagado por la Texaco
- (c) US\$5,3 millones (£3,4 millones) por pago de una reclamación relativo a un contrato de salvamento
- (d) £18 000 por pago de una reclamación relativo a un salvamento de derecho consuetudinario
- (e) £53 000 por responsabilidades incurridas por la Texaco en sobrestadías
- (f) £23 600 por costes adicionales incurridos por operaciones de alijo y desvío de la carga.

La Texaco ha basado su reclamación contra la MHPA en fundamentos jurídicos similares a los que el Fondo de 1971 ha invocado en su acción contra el mismo demandado. No obstante, en lo que respecta a los argumentos del Fondo contra la

MHPA relativos a la asignación de practicaje y la formación de prácticos, la Texaco ha suscitado estos argumentos también contra la MHPL. La Texaco ha argumentado también que la MHPA y la MHPL crearon u ocasionaron un perjuicio público que culminó en las pérdidas indicadas.

Acuerdo con el Skuld Club

El Skuld Club autorizó al Fondo de 1971 a recurrir en nombre del Club y, tras consulta, adoptar todas las decisiones relativas al desarrollo del proceso.

Se alcanzó acuerdo entre el Fondo de 1971 y el Skuld Club en cuanto a la distribución entre ellos de toda cuantía recobrada a consecuencia del recurso. Conforme a dicho acuerdo, el Fondo de 1971 tendrá derecho a retener las sumas recobradas hasta un nivel en el que el Fondo haya sido reembolsado íntegramente por todas las sumas pagadas por el Fondo de 1971 a los demandantes, así como los costes incurridos por el Fondo de 1971 en relación con la tramitación de las reclamaciones y las costas de promover el recurso. Todo saldo se pasará al Skuld Club. El Fondo de 1971 compensará al Skuld Club respecto a ciertas costas especificadas en que el Club pueda incurrir en relación con y tras comenzar el recurso.

En abril de 2002 el Fondo de 1971 pagó al Skuld Club la suma adeudada al mismo por concepto de compensación del propietario del buque conforme al artículo 5.1 del Convenio del Fondo de 1971, 2 189 832 DEG o £1 835 035, menos una deducción respecto a la parte del Club en los costes comunes.

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.

La cuantía de limitación aplicable al *Kriti Sea* se calcula en Drs 2 241 millones o €6,6 millones (£4,3 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 o €11,9 millones (£7,8 millones) al propietario del buque y su asegurador P & I 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 1 153 millones o €3,4 millones (£2,2 millones).

Los expertos contratados por el asegurador y el Fondo de 1971 no estaban de acuerdo acerca de varias evaluaciones llevadas a cabo por el administrador. El propietario del buque, el asegurador y el Fondo de 1971 han presentado apelaciones en el tribunal con 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 o €7,9 millones (£5,1 millones). Al escuchar estas recusaciones, el tribunal aceptó reclamaciones que ascendían a Drs 1 153 millones o €3,4 millones (£2,2 millones). Han presentado apelaciones una serie de demandantes cuyas reclamaciones fueron rechazadas o no aceptadas íntegramente por el tribunal. Las apelaciones fueron escuchadas en septiembre de 2002, y se espera que la sentencia sea dictada a principios de 2003.

A fin de impedir que prescribiesen sus derechos, el propietario del buque y el asegurador 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 o €1,6 millones (£1 millón). No obstante, en espera de la sentencia del Tribunal de Apelación arriba referida, no se sabrá si la cuantía total de las reclamaciones reconocidas excederá de la cuantía total pagadera por el propietario del buque/su asegurador, teniendo en cuenta también la cuantía pagadera por el Fondo de 1971 respecto a la compensación.

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 nordeste de las islas Oki (Japón), a consecuencia de lo cual se derramaron unas 6 200 toneladas de hidrocarburos. La sección de popa se hundió poco después del siniestro, con unas 10 000 toneladas estimadas de carga a bordo. La sección de proa volcada, que tal vez contenía hasta 2 800 toneladas de carga, fue a la deriva hacia la costa y encalló en las rocas a unos 200 metros de la orilla, cerca de la ciudad de Mikuni en la Prefectura de Fukui. Tras la encalladura, escapó una cantidad sustancial de hidrocarburos, causando una fuerte contaminación de la orilla adyacente.

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 emprendieron extensas operaciones de limpieza en el mar y en la orilla, generando unas 40 000 toneladas estimadas de residuos oleosos.

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. La Oficina cerró en diciembre de 2002 cuando se hubo liquidado todas las reclamaciones.

Reclamaciones de indemnización

Situación general

Al 1 de enero de 2002 las únicas reclamaciones pendientes de importancia fueron las presentadas por el Centro de Prevención de Desastres Marítimos del Japón (JMDPC) y organismos del Gobierno. Todas las reclamaciones habían sido liquidadas en noviembre de 2002 en un total de ¥26 090 millones (£137 millones).

Reclamaciones relativas a la construcción y retirada de la calzada

Como se mencionó 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.

Temiéndose 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 desmantelada y los materiales de construcción retirados del emplazamiento.

El JMDPC presentó reclamaciones por un total de ¥3 336 millones (£17,5 millones) por concepto de costos incurridos principalmente en la construcción y retirada de la propia calzada.

Tuvieron lugar reuniones en 2001 y 2002 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.

La decisión del JMDPC de proceder con la construcción de la calzada fue adoptada tras examinar los antecedentes históricos de las condiciones del mar entre 1985 y 1993 frente a la costa de la Prefectura de Fukui. Se aconsejó al JMDPC que las operaciones de salvamento en el mar sólo podrían tener lugar en condiciones de olas de menos de un metro, y que durante los meses de enero y febrero tales condiciones sólo se podrían esperar aproximadamente tres días al mes. Se aconsejó también al JMDPC que las operaciones de extracción de los hidrocarburos por la calzada podrían tener lugar en condiciones de olas de menos de dos metros, y que tales condiciones se podrían esperar aproximadamente 20 días al mes durante enero y febrero. Las empresas de construcción estimaron que la calzada tardaría en terminar 15 días laborables con un coste de ¥1 000 millones (£5 millones). Llegado el caso se tardó 27 días en terminar los trabajos.

Durante el examen de las reclamaciones por el FIDAC se observó que a veces tanto las operaciones en el mar como las operaciones de la calzada requerían la asistencia de buzos que sólo podían trabajar cuando las olas eran de menos de un metro. Ambas operaciones estaban por tanto sujetas a las mismas restricciones con respecto a las condiciones del mar y los días extra en potencia que se suponían disponibles para las operaciones de la calzada no eran tantos como indicara el JMDPC. Con todo, los Fondos reconocieron que el tiempo de inactividad debido a las malas condiciones atmosféricas era mayor para las operaciones en el mar debido a que los buques de salvamento tenían que regresar al puerto de Fukui en estas ocasiones que suponían tiempos de desmovilización/removilización de varias horas, comparadas con las operaciones de la calzada que se podían suspender y reanudar muy rápidamente.

También se tomó nota de la cronología de los acontecimientos que la construcción de la calzada resultó ser menos sencilla de lo previsto, y que el mar se llevó importantes secciones los días 22, 26 y 29 de enero de 1997. El Director consideró que el JMDPC debía haber reevaluado su decisión de construir la calzada en vista de estos contratiempos, ya que debía haber resultado evidente que las empresas de construcción habían subestimado tanto el tiempo para finalizar la calzada como los costes involucrados.



Operación para extraer hidrocarburos de la sección de proa varada del Nakhodka

Los Fondos también observaron que después de los daños a la calzada el 26 de enero solamente se habían retirado 709 m³ de un total de 2 830 m³ de la sección de proa mediante la operación en el mar. El JMDPC decidió modificar el trazado de la calzada a raíz de los daños del 26 de enero. No obstante, el Director consideró que a raíz de los daños de la calzada el 29 de enero debiera haberse puesto fin a los trabajos de construcción, y por tanto la reclamación se evaluó sobre la base de los costes de construcción en que se habría incurrido hasta aquella fecha y los costes siguientes de su retirada.

Los Fondos contrataron expertos japoneses de ingeniería civil para calcular los costes de construcción hasta el 29 de enero de 1997 inclusive y los costes siguientes de su retirada después de aquella fecha. Los expertos calcularon los costes basándose en la información registrada en los informes diarios de los trabajos sobre las cantidades de piedra de los cimientos, bloques para amortiguar las olas y otros materiales empleados en la construcción de la calzada hasta aquella fecha. Basándose en los informes de los expertos, el Director consideró que debían aceptarse las reclamaciones en ¥2 043 millones (£10,7 millones), incluidos intereses, comparados

con la cuantía reclamada de ¥3 336 millones (£17,7 millones).

Cuando estas reclamaciones fueron estudiadas por los órganos rectores en abril/mayo de 2002, varias delegaciones tomaron nota con satisfacción de la explicación técnica detallada que presenta la base de la evaluación de la reclamación con respecto a la calzada. Manifestaron que a veces era necesario que los gobiernos y órganos públicos emprendiesen medidas innovadoras y caras para hacer frente a la contaminación grave, y que era importante que los FIDAC y sus expertos estudiaran al comienzo las reclamaciones por los costes de tales medidas, particularmente cuando entraba en juego la cuestión de la admisibilidad.

Los órganos rectores opinaron que el grave riesgo de contaminación a partir de la sección de proa justificaba la decisión de las autoridades japonesas de comenzar la construcción de la calzada, pero que la decisión debía haber sido reevaluada en vista de las dificultades enfrentadas a consecuencia de las condiciones atmosféricas adversas encontradas. Los órganos rectores decidieron aprobar las reclamaciones de la calzada por un total de ¥2 043 millones (£10,7 millones) como proponía el Director.

Categoría de reclamaciones	Cuantía reclamada (miles Yen)	Cuantía liquidada (miles Yen)
JMDPC	15 421 160	12 450 268
Organismos del Gobierno japonés	1 519 466	1 886 896
Municipios	7 142 567	5 637 552
Propietario del buque/UK Club y sus contratistas	1 129 322	734 195
Pesca	5 013 257	1 769 172
Turismo	2 849 500	1 344 157
Otros	2 748 391	2 267 653
Total	35 823 663 (£188 millones)	26 089 893 (£137 millones)

Reclamaciones de organismos del Gobierno

Los FIDAC evaluaron reclamaciones de 11 organismos del Gobierno japonés respecto a operaciones de limpieza por un total de ¥1 519 millones (£7,9 millones) en un total de ¥1 488 millones (£7,8 millones). Estas reclamaciones se liquidaron en esa cuantía más intereses, es decir en ¥1 887 millones (£9,9 millones).

Resumen de las reclamaciones

En el cuadro arriba consta un resumen de las reclamaciones presentadas y las cuantías de liquidación.

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.

Nivel de los pagos

La cuantía total disponible en virtud de los Convenios del Fondo de 1971 y de 1992, con respecto al siniestro del *Nakhodka*, es ¥23 164 515 000 (£122 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 demandantes respectivos que fuesen evaluados por los expertos contratados por los Fondos y el propietario del buque/UK Club.

	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
Indemnización total disponible	135 000 000

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 demandantes respectivos.

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.

Investigación sobre la causa del siniestro

Las autoridades japonesas y rusas decidieron cooperar en la investigación sobre la causa del siniestro.

Los expertos de los FIDAC han estudiado los informes sobre las investigaciones japonesa y rusa 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 existían pruebas de un abordaje o cuasiabordaje 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 innavegable. 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 innavegable en el momento del siniestro y que los defectos que ocasionaron que el buque fuese innavegable eran la causa del siniestro. Los Comités concordaban asimismo con el Director en que el propietario del buque era, o al menos debía haber sido, consciente de los defectos que ocasionaron que el buque fuese innavegable, que el siniestro fue por tanto causado por la falta concreta o culpa del propietario del buque y que, por consiguiente, en consonancia con el artículo V.2 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969, el propietario del buque no tenía derecho a limitar su responsabilidad.

Los Comités Ejecutivos decidieron que si el propietario del buque, Prisco Traffic Limited ('Prisco'), 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 Prisco y su empresa matriz, Primorsk Shipping Corporation ('Primorsk').

Los Comités Ejecutivos examinaron la cuestión ulterior de si se debía entablar una acción de recuperación contra el UK Club. 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 concluyeron que el Registro Ruso no había logrado cerciorarse de que el *Nakhodka* cumpliera sus requisitos y que este fallo fue la causa del siniestro, y por consiguiente decidió que el Fondo de 1971 iniciase actuación de recuperación contra el Registro Ruso.

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 Prisco, Primorsk, el UK Club y el Registro Ruso de Transporte Marítimo.

El propietario del buque ha informado a los FIDAC que impugnaba 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 la causa del siniestro.

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. Primorsk negó toda responsabilidad por razón de que Prisco no era en modo alguno filial suya.

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.

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 acciones 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 acciones en el Tribunal de Distrito de Tokio contra el propietario del buque y el UK Club por ¥9 042 millones (£48 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.

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.

En abril/mayo de 2002 los órganos rectores consideraron la siguiente propuesta con respecto a un acuerdo global que formuló el UK Club.

- 1 El UK Club y los FIDAC se repartirían los pagos de indemnización a razón de 42:58 con respecto a todas las reclamaciones liquidadas.
- 2 Los FIDAC seguirían efectuando pagos a un nivel del 80% con respecto a todas las reclamaciones liquidadas.
- 3 El UK Club pagaría el saldo del 20% que adeudaba a todos los demandantes.
- 4 El UK Club reintegraría a los FIDAC aproximadamente ¥5 200 millones (£26,7 millones), que es la cuantía que había de pagar el Club a los Fondos tras el pago por el Club del saldo del 20% que adeudaba a los demandantes.
- 5 Los costos conjuntos en los que incurran el UK Club y los FIDAC se distribuirían también entre ellos a razón de 42:58.

- 6 Se pondría fin a todas las acciones judiciales resultantes del siniestro.
- 7 Los FIDAC, Prisco Traffic Limited, Primorsk Shipping Corporation y el UK Club deberían sufragar sus propias costas judiciales.

Los órganos rectores señalaron que, como consecuencia del acuerdo global propuesto, los FIDAC recuperarían aproximadamente ¥5 203 millones (£27 millones) y ahorrarían alrededor de ¥2 500 millones (£13 millones) al no haber incrementado sus pagos sobre el 80% de las cuantías de liquidación, y que los Fondos tendrían una contribución de £3,9 millones aproximadamente para sufragar gastos conjuntos.

Todos los miembros de los órganos rectores presentes y gran número de delegaciones observadoras apoyaron unánimemente la propuesta del Director de un acuerdo global. Se consideró que el acuerdo global propuesto representaba un compromiso equilibrado con las ventajas principales de que todos los demandantes serían indemnizados íntegramente, que los FIDAC no tendrían que intervenir en prolongados procesos judiciales y que los Fondos recuperarían una importante porción de las cuantías abonadas en indemnización que beneficiarían a los contribuyentes a los Fondos. Se puntualizó además que el acuerdo propuesto facilitaría la liquidación del Fondo de 1971.

Los órganos rectores aprobaron el acuerdo global propuesto y autorizaron al Director a concluir un arreglo sobre el acuerdo a condición de que en él se incluyesen los elementos arriba expuestos. Además autorizaron al Director a acordar con las partes restantes los pormenores de tal acuerdo. Los órganos rectores destacaron que la aceptación del acuerdo propuesto no debía interpretarse como que los FIDAC tenían dudas en cuanto a la fuerza de su postura en el proceso.

Los órganos rectores decidieron además que los FIDAC retirasen las acciones que habían entablado contra el Registro Marítimo Ruso. Manifestaron que la aceptación del acuerdo propuesto y la retirada de la acción judicial contra el Registro Ruso no debía interpretarse como cambio en modo alguno de la política de los FIDAC respecto a los recursos, es decir que los Fondos recurrirían siempre que fuese oportuno

para recuperar de los propietarios de buques u otras partes toda cuantía que abonasen, sobre la base del derecho nacional aplicable.

El arreglo sobre el acuerdo entre los FIDAC, por una parte, y Prisco y el UK Club, por la otra, fue suscrito el 28 de octubre de 2002. Conforme al acuerdo, el 31 de octubre de 2002 el UK Club reembolsó a los FIDAC ¥5 229 812 901 millones (£27,3 millones) respecto a los pagos de indemnización efectuados por los Fondos y £3,6 millones respecto a la parte del Club relativa a los costes conjuntos.

El UK Club ha pagado asimismo el saldo del 20% de las cuantías de liquidación a todos los demandantes, y por esta razón todos los demandantes han sido indemnizados íntegramente. A consecuencia de ello, todos los demandantes han retirado sus acciones judiciales.

Las acciones judiciales entabladas en el Tribunal de Distrito de Fukui por los FIDAC, Prisco y el UK Club, así como las acciones de los FIDAC contra Primorsk y el Registro Ruso de Transporte Marítimo, fueron retiradas el 9 de diciembre de 2002. Aunque Primorsk y el Registro Ruso de Transporte Marítimo no eran partes en el acuerdo, se comprometieron a no promover reclamaciones por costas judiciales contra los FIDAC.

Conversión de DEG a Yen de la cuantía máxima pagadera por el Fondo de 1971

La cuantía máxima pagadera por el Fondo de 1971 por concepto de indemnización respecto al siniestro del *Nakhodka* conforme al Convenio del Fondo de 1971 es 60 millones de DEG menos la cuantía de limitación aplicable al propietario del buque, esto es 1 588 000 DEG, lo que da 58 412 000 DEG. Conforme al Convenio del Fondo de 1971, la conversión de los DEG a la moneda nacional debe hacerse sobre la base del tipo de cambio aplicable en la fecha en que el propietario del buque establezca su fondo de limitación (artículo 1.4 del Convenio del Fondo de 1971 enmendado por el Protocolo de 1976 al mismo, leído en conjunción con el artículo V.9 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 enmendado por el Protocolo de 1976 al mismo). Sin embargo, a consecuencia de la solución global, no se constituiría en el caso del *Nakhodka* el fondo de limitación del propietario del buque.

El Consejo Administrativo del Fondo de 1971 estudió en su sesión de julio de 2002 qué fecha debería emplearse para la conversión a yen japoneses de la cuantía pagadera por el Fondo de 1971. El Consejo decidió que la conversión se efectuase empleando el tipo de cambio entre el DEG y el yen japonés el 19 de febrero de 1997, fecha en la que el Comité Ejecutivo del Fondo de 1971 aprobó el Acta de las Decisiones de la sesión en la que el Comité adoptó la decisión de autorizar al Director a efectuar las liquidaciones finales de las reclamaciones. Empleando esta fecha de conversión, la cuantía pagadera por el Fondo de 1971 (58 412 000 DEG) equivale a ¥10 022 856 668.

Distribución entre los Fondos de 1971 y de 1992 de los beneficios financieros de la solución global

En octubre de 2002 los órganos rectores consideraron la cuestión de la base sobre la cual los beneficios financieros del acuerdo global se debían distribuir entre el Fondo de 1992 y el Fondo de 1971. El Director había propuesto que los beneficios financieros se distribuyeran entre los dos Fondos en proporción a sus responsabilidades máximas en virtud de los Convenios respectivos.

La delegación japonesa expresó la opinión de que cualquier suma recuperada en relación con un siniestro que ocurriese durante el periodo transitorio cuando eran aplicables los Convenios de 1969/1971 y los Convenios de 1992 debe ser reembolsada primero al Fondo de 1992, de conformidad con el artículo 36 bis del Convenio del Fondo de 1992. En opinión de aquella delegación la palabra 'distribución' era inapropiada ya que el Fondo de 1992 debe ser considerado como Fondo de última instancia respecto a los pagos de indemnización, estando obligado el Fondo de 1992 a efectuar pagos solamente y en la medida en que hubiese insuficiente dinero disponible del Fondo de 1971 para hacer frente a todas las reclamaciones.

Otra delegación señaló, sin embargo, que el artículo 36 bis se refiere sólo a pagos de indemnización, en oposición a la distribución entre los dos Fondos de toda cuantía recuperada de resultas de una acción satisfactoria de recurso y que en su opinión no existen disposiciones en los Convenios de los Fondos aplicables a la cuestión objeto de examen.

Varias delegaciones expresaron la opinión de que, como los Convenios no orientaban sobre cómo se deben distribuir las sumas recuperadas entre los dos Fondos, era deber de los órganos rectores escoger la solución más equitativa. Aquellas delegaciones estaban de acuerdo con la propuesta del Director por el motivo de que todos los acreedores deben ser tratados igual sobre la base de las responsabilidades cumplidas. No obstante, aquellas delegaciones también expresaron la opinión de que toda decisión adoptada respecto al siniestro del *Nakhodka* no debe tomarse como precedente y que los casos futuros tendrían que ser considerados por sus propios méritos.

Los órganos rectores decidieron que los beneficios financieros del acuerdo global se distribuyesen en proporción a las responsabilidades respectivas de los Fondos de 1971 y de 1992 en Yen, es decir ¥10 022 856 668 y ¥13 141 658 332, con el resultado de que el Fondo de 1971 recibiera el 43,268% y el Fondo de 1992 el 56,732% de dichos beneficios. También decidieron que todos los costes sufragados por los Fondos se repartiesen entre los dos Fondos en la misma proporción.

Por consiguiente se ha efectuado la distribución de la cuantía recuperada del UK Club, ¥5 229 812 901 (£27 288 353), con el resultado de que el Fondo de 1992 recobró ¥2 966 977 455 (£15 481 228) y el Fondo de 1971 ¥2 262 835 446 (£11 807 125). La contribución del UK Club a los costes comunes, £3 617 526, se distribuyó sobre la misma base.

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.

Reclamaciones de indemnización

Al 31 de diciembre de 2002, se habían presentado 214 reclamaciones de indemnización por un total de Bs15 000 millones (£6,9 millones) y US\$25 millones (£15,6 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), y 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 (£1,7 millones) más US\$16 millones (£10 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 y US\$1,2 millones (£800 000) a la empresa petrolera venezolana Petróleos de Venezuela SA (PDVSA), por costes incurridos en operaciones de limpieza y eliminación de la arena oleosa.

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, sentenciándolo a un año y cuatro meses de prisión. El capitán apeló contra la sentencia ante el Tribunal de Apelación de lo Penal de Maracaibo.

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 empresas 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 diversos tribunales de Venezuela.

República de Venezuela

La República de Venezuela presentó una reclamación de daños por contaminación de US\$60 millones (£37,5 millones) contra el capitán, el propietario del buque y el Gard Club en el Tribunal de lo Penal de Cabimas. 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 (£12,6 millones), posteriormente incrementada a US\$60 millones (£37,5 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.

En la sesión de junio de 2001 del Consejo Administrativo, la delegación venezolana manifestó que la República de Venezuela había decidido retirar su reclamación en el Tribunal de lo Civil de Caracas por US\$60 millones (£37,5 millones), y que el desistimiento tendría lugar tan pronto como se firmasen los documentos necesarios por el propietario del buque y su asegurador. Se manifestó que la retirada de aquella reclamación se había decidido con el fin de contribuir a la solución del caso del *Nissos Amorgos* y de asistir a las víctimas, especialmente los pescadores, que habían sufrido y aún estaban sufriendo las consecuencias económicas del siniestro. No obstante, aún no se ha retirado la reclamación.

Antiguos abogados de la República de Venezuela
Tres abogados contratados anteriormente 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 (£200 000). 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.

ICLAM

Una reclamación del Instituto para el Control y la Conservación de la Cuenca del Lago de Maracaibo (ICLAM) en el Tribunal de lo Penal de Cabimas y el Tribunal de lo Civil de Maracaibo relativa al costo de vigilar las operaciones de limpieza fue aprobada por el Gard Club y el Fondo de 1971 en Bs61,1 millones (£64 000). 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. En abril de 2001 el Fondo de 1971 ofreció 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 empresas de elaboración de pescado y marisco presentaron una reclamación de US\$20 millones (£12,5 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 presentaron pruebas en apoyo de la reclamación. El Tribunal Supremo actuaría en este caso como tribunal de primera y última instancia.

En enero de 2002 los demandantes presentaron alguna documentación en apoyo de su reclamación. Los expertos contratados por el Fondo de 1971 han examinado esta documentación y hallado que las pruebas presentadas no demuestran que los demandantes hayan sufrido pérdidas a consecuencia del siniestro del *Nissos Amorgos*. Dado que la información facilitada no es completa, se ha invitado a los demandantes a presentar documentación adicional en apoyo de su reclamación.

Una tercera empresa de elaboración de pescado y marisco presentó una reclamación de US\$10 millones (£6,3 millones) en el Tribunal

Supremo solicitando que se permitiese a la empresa entrar como tercero en el proceso incoado por las dos primeras empresas de elaboración ante el Tribunal Supremo.

El Fondo de 1971 ha presentado alegatos al Tribunal Supremo sosteniendo que este Tribunal no debe aceptar jurisdicción respecto a estas reclamaciones y no debe actuar como tribunal de primera instancia, puesto que ello privaría a las partes del derecho de apelación. El Fondo ha argumentado que el Tribunal Civil de primera instancia de Caracas debe tener jurisdicción respecto a estas reclamaciones.

FETRAPESCA

En noviembre de 2000 un sindicato de pescadores, FETRAPESCA, retiró sus reclamaciones de los Tribunales de Cabimas y Caracas. Cuatro expertos contratados 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 (£45 000).

PDVSA

PDVSA presentó una reclamación de Bs3 814 millones (£1,7 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 (£4,5 millones) y por la eliminación de la arena oleosa en US\$1,3 millones (£817 000). En enero de 2002 el Fondo de 1971 pagó US\$1,2 millones (£800 000) a PDVSA, que junto con pagos anteriores efectuados por el propietario del buque/Gard Club y el Fondo de 1971 constituye el 40% de la cuantía de liquidación de todas las reclamaciones de PDVSA. A consecuencia de estos pagos PDVSA ha retirado su acción judicial contra el propietario del buque/Gard Club y el Fondo de 1971.

Propietario del buque y Gard Club

El propietario del buque y el Gard Club iniciaron 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 (£550 000) 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 (£1,6 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 (£390 000) 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 del 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 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 una decisión 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.

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 (£37,5 millones);
 - (ii) en el Tribunal de lo Civil de Caracas por la misma cuantía;
- (b) tres empresas de elaboradores de pescado y marisco en el Tribunal Supremo por US\$30 millones (£18,8 millones);
- (c) cuatro expertos contratados por FETRAPESCA en el Tribunal Supremo por honorarios de Bs100 millones (£45 000);
- (d) tres abogados contra la República de Venezuela por honorarios de Bs440 millones (£200 000);

- (e) ICLAM;
 - (i) en el Tribunal de lo Penal de Cabimas por Bs57,7 millones (£26 000);
 - (ii) en el Tribunal de lo Civil de Maracaibo por la misma cuantía;
- (f) el propietario del buque y el Gard Club por Bs1 219 millones (£550 000) y Bs3 473 millones (£1,6 millones).

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 (£63 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.

En abril de 2002 representantes del Fondo de 1971 visitaron Venezuela y asistieron a varias reuniones con representantes del Gobierno venezolano para explorar las posibilidades de una retirada de las dos acciones judiciales presentadas por la República de Venezuela. Los representantes del Gobierno manifestaron que éste examinaba la posibilidad de retirar al menos una de estas acciones. No ha habido más novedades desde entonces.

Dada esta situación, el Director no ha podido elevar el nivel de los pagos.

Causa del siniestro y cuestiones afines

En lo que se refiere a la postura adoptada por las autoridades venezolanas, el propietario del buque, el Gard Club y el Fondo de 1971 respecto a la causa del siniestro y cuestiones afines, se hace referencia al Informe Anual 2001, páginas 79 - 81.

13.13 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 cuantía de limitación aplicable al *Katja* de conformidad con el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 se calcula en FFr48 millones o €7,3 millones (£4,7 millones).

Una reclamación presentada por el Gobierno francés por costos de limpieza fue liquidada en julio de 2000 en FFr1,4 millones o €207 000 (£135 000). Otras reclamaciones relativas a limpieza, daños materiales y pérdida de ingresos en el sector de la pesca fueron liquidadas en un total de FFr15,1 millones o €2,3 millones (£1,5 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 o €1,4 millones (£910 000). En diciembre de 2002 una de las reclamaciones pendientes por costos de limpieza fue liquidada extrajudicialmente en FFr32 798 o €5 000 (£3 260).

Solamente quedan pendientes en los tribunales tres reclamaciones por un total de FFr6,4 millones o €976 000 (£650 000), la mayor de las cuales es una reclamación del

Puerto Autónomo de El Havre (PAH) por un total de FFr6 millones o €915 000 (£607 000) respecto a costos de limpieza.

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 y que no se requerirá del Fondo de 1971 para efectuar pagos respecto a este siniestro.

El propietario del buque y su asegurador entablaron proceso contra el PAH el 29 de julio de 2002. El fundamento de la acción judicial era que a) el puerto había enviado el *Katja* a un puesto de atraque inadecuado y con ello había sido total o parcialmente responsable del siniestro, y b) la insuficiente respuesta anticontaminación del puerto hacia el siniestro había aumentado el alcance de los daños ocasionados por contaminación. Como es poco probable que se requiera del Fondo de 1971 para efectuar pagos respecto a este siniestro, dicho Fondo no ha intervenido en este proceso.

13.14 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. 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 malasias e indonesias del Estrecho de Malaca. En diciembre de 1997 llegaron a la orilla hidrocarburos en lugares situados a lo largo de 40 kilómetros de la costa malasia en la Provincia de Selangor.

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 Convenios 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 Convenios de 1992.

Reclamaciones de indemnización

Singapur

La Autoridad Marítima y Portuaria de Singapur (MPA) ha presentado reclamaciones relativas a operaciones de limpieza y medidas preventivas por una cuantía total de S\$4,5 millones (£1,6 millones) pero dichas reclamaciones fueron posteriormente reducidas a S\$3,1 millones (£1,1 millones). Contratistas designados por la MPA han presentado reclamaciones por un total de S\$12,8 millones (£4,6 millones). El asegurador del propietario del buque, la United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Bermuda) Ltd (UK Club), ha informado al Fondo de 1971 que la reclamación de la MPA fue liquidada en S\$2,2 millones (£790 000) y las reclamaciones de los contratistas designados por la MPA en S\$3,3 millones (£1,2 millones).

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\$4,5 millones (£1,6 millones).

Las reclamaciones por daños materiales se liquidaron en S\$1,5 millones (£550 000). Comprenden reclamaciones por la limpieza de varios cascos de buques contaminados por hidrocarburos que escaparon del *Evoikos*. Sigue pendiente una reclamación por la limpieza del casco de un buque. El Club ha ofrecido US\$15 000 (£9 700) como liquidación y espera la aceptación de la oferta.

Malasia

El UK Club ha liquidado y pagado todas las reclamaciones de limpieza respecto a Malasia en un total de RM1,4 millones (£230 000). El Club también ha liquidado y pagado todas las reclamaciones de pesca en un total de RM1,2 millones (£200 000).

Indonesia

Las autoridades indonesias han presentado reclamaciones al propietario del buque y el UK Club por US\$3,4 millones (£2,1 millones). Las reclamaciones, que no iban apoyadas por documentación, se refieren a la supuesta

contaminación de manglares (US\$2 millones), la contaminación de la arena (US\$1,2 millones), la pérdida de ingresos relativa a la pesca (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 pero no se ha facilitado tal información. Esta reclamación, que ha sido presentada en el proceso de limitación en Singapur, fue desestimada habida cuenta que los demandantes habían dejado de promover esta cuestión.

Proceso judicial

En octubre de 2000 el propietario del buque y el UK Club comenzaron un proceso judicial en Malasia para impedir que prescribiesen las reclamaciones potenciales contra el Fondo de 1971 (incluida una reclamación por compensación conforme al artículo 5.1 del Convenio del Fondo de 1971). Esta acción judicial fue suspendida en julio de 2001 por consentimiento mutuo.

En octubre de 2000 el propietario del buque y el UK Club comenzaron también un proceso judicial en Londres (Reino Unido) contra el Fondo de 1971 para impedir que prescribiesen las reclamaciones contra el Fondo de 1971. En opinión del Director, este proceso no era necesario, ya que el proceso judicial se había iniciado en Malasia e Indonesia.

En octubre de 2000 el propietario del buque y el UK Club comenzaron también un proceso contra el Fondo de 1971 en Indonesia, reclamando cada uno £50 000 del Fondo. En diciembre de 2001, a petición del propietario del buque y el UK Club, el tribunal decidió que se interrumpiera el proceso.

La cuantía total de las reclamaciones reconocidas derivadas de este siniestro no excederá de S\$11,5 millones (£4,1 millones) y RM2,6 millones (£430 000).

En el proceso de limitación comenzado por el propietario del buque en Singapur, el tribunal ha determinado la cuantía de limitación aplicable al *Evoikos* en 8 846 948 DEG (£7,5 millones). Como las reclamaciones admisibles ascienden a un total de £4,5 millones, el Director considera que el Fondo de 1971 no tendrá que efectuar ningún pago de indemnización ni pagar compensación alguna conforme al artículo 5.1 del Convenio del Fondo de 1971.

13.15 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.

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

El *Pontoon 300* estaba matriculado en San Vicente y las Granadinas y era propiedad de una empresa 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.

Reclamaciones de indemnización

Reclamaciones liquidadas

Al 31 de diciembre de 2002 se habían liquidado reclamaciones por un total de Dhr 7,4 millones (£1,3 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 (£34 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 (£1,9 millones)), daños

materiales (Dhr 7 millones (£1,2 millones)), costos de limpieza (Dhr 19,7 millones (£3,3 millones)) y daños al medio ambiente (Dhr 161 millones (£27 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. El cálculo de los daños parece 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.

Acciones judiciales

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 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 Emiratos Árabes Unidos (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 podría ser considerado suficiente por el Tribunal para impedir que prescribiera la reclamación del municipio.

Cuando el Consejo Administrativo consideró esta cuestión, 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

(£1,1 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 se había traído al Fondo como 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 hubiera 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.

El Fondo de 1971 presentó 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. El Fondo sostuvo también que las reclamaciones presentadas por el municipio de Umm Al Quwain habían prescrito.

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 mayo de 2002 los tres expertos designados por el Ministerio de Justicia invitaron al Fondo de 1971 a asistir a una reunión en los EAU junto con representantes de los demandantes para discutir el

valor técnico de las reclamaciones. El Fondo participó en las reuniones, pero de este modo éste dejó claro para los expertos y los demás participantes que las deliberaciones eran sin perjuicio de la postura del Fondo sobre las cuestiones jurídicas arriba referidas. Después de la reunión el Fondo escribió a los expertos presentando su postura y facilitando una explicación detallada de por qué algunos conceptos de las reclamaciones se consideraban inadmisibles y qué nuevas pruebas documentales se requerían en apoyo de los conceptos de las reclamaciones que eran admisibles en principio.

Se espera que los expertos presenten su informe al Tribunal a principios de 2003.

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 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 2002 era Dhr 206 millones (£35 millones), aunque eran reclamados Dhr 6,4 millones (£1,1 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 anteriormente, el Fondo de 1971 considera que las reclamaciones del municipio de Umm Al Quwain, que representan Dhr 195 millones (£33 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 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*, al propietario del remolcador y al supuesto propietario de la carga, y sus respectivos gestores generales, de uso indebido de la gabarra *Pontoon 300* que no era navegable 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 innavegable. 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. En junio de 2002 los expertos presentaron su informe al Tribunal Penal de Apelación de Ajman. Al Fondo de 1971 no se le ha permitido acceso a dicho informe porque no es parte en este proceso. En noviembre de 2002 el Tribunal dictó una decisión preliminar en la que remitía la cuestión de vuelta al mismo grupo de expertos para su consideración ulterior.

Recurso contra el propietario del remolcador *Falcon 1*

El Fondo de 1971 comenzó una acción judicial contra el propietario del remolcador *Falcon 1* sosteniendo que, como el hundimiento del *Pontoon 300* ocurrió debido a la innavegabilidad de la nave 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 4,5 millones (£760 000), correspondientes a la mayor parte de la indemnización que había

pagado por operaciones de limpieza y medidas preventivas.

El propietario del remolcador *Falcon 1* se opuso 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 él. El propietario del remolcador 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 la nave remolcada 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 (£760 000).

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, el Fondo modificó la cuantía reclamada a

Dhr 4,7 millones (£800 000) para reflejar las cuantías pagadas en efecto por el Fondo.

En febrero de 2002 el Tribunal de Apelación de Dubai confirmó la sentencia del Tribunal de primera instancia contra las mismas partes, pero modificó la sentencia en el sentido de que la cuantía pagadera por el propietario de la carga a bordo del *Pontoon 300* se elevó a Dhr 4,7 millones (£800 000) sobre la base de la reclamación revisada del Fondo.

El Fondo de 1971 apeló al Tribunal de Casación de Dubai contra la sentencia del Tribunal de Apelación fundándose en que, conforme al derecho marítimo de los EAU, incluso si el propietario de la carga hubiera fletado el remolcador, la gerencia de este permanecería bajo el control del propietario del remolcador, a menos que la póliza de fletamento especificase otra cosa. El Fondo sostuvo además que, como el remolcador se había valido de una fotocopia ilegible de la póliza de fletamento, era imposible comprobar si el propietario de la carga había asumido responsabilidad por la gerencia y utilización del remolcador y el remolque.

En sus alegatos al Tribunal de Casación, el propietario de la carga sostuvo que la póliza de fletamento original fue presentada en el proceso penal y que por ello él solo pudo presentar una fotocopia de la misma en relación con el recurso. El propietario del remolcador sostuvo además que, como el Tribunal de lo Penal había aceptado la validez de la póliza de fletamento original, debía considerarse válida para los fines del recurso.

En octubre de 2002 el Tribunal de Casación permitió la apelación del Fondo y remitió la cuestión de vuelta al Tribunal de Apelación de Dubai para que la reconsiderase. Ambas partes presentaron nuevos alegatos en diciembre de 2002, y se espera que el Tribunal dicte sentencia a principios de 2003.

13.16 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 nordeste del puerto de Mina Zayed, Abu Dhabi (Emiratos Árabes Unidos). Se calculó 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. El buque hundido fue puesto a flote por los salvadores el 11 de febrero de 2000 y llevado al puerto franco de Abu Dhabi.

El buque no estaba inscrito en ninguna sociedad de clasificación y no tenía seguro de responsabilidad.

Consideraciones anteriores de los órganos rectores de los Fondos de 1971 y el de 1992

Definición de 'buque'

En julio de 2000 el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 y el Consejo Administrativo del Fondo de 1971 decidieron que, si bien el *Al Jaziah 1* estaba proyectado como motonave tanque de aguas interiores, estaba comprendido dentro del concepto de 'nave apta para la navegación marítima u otro artefacto flotante en el mar' puesto que en efecto prestaba servicio en el mar. Opinaron 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.

Aplicación de los Convenios del Fondo de 1971 y de 1992

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 Fondo de 1992. Por consiguiente 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. El Consejo Administrativo y el Comité Ejecutivo 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

El Organismo Federal del Medio Ambiente (FEA) de los Emiratos Árabes Unidos presentó una reclamación de Dhr 2 millones (£370 000) respecto a operaciones emprendidas por una empresa 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.

El FEA presentó también reclamaciones de US\$40 000 (£25 000) y Dhr 47 500 (£8 000) respecto a operaciones para extraer los hidrocarburos restantes en los restos del naufragio una vez que estos fuesen puestos a flote. Estas reclamaciones fueron liquidadas en mayo de 2001 en las cuantías de US\$29 000 (£18 000) y Dhr 47 000 (£8 000) respectivamente.

Tres empresas petroleras locales afiliadas presentaron reclamaciones respecto a costos de limpieza. La reclamación de una de esas empresas, de US\$45 000 (£28 000) y £136 000, incluye los costos de movilización de equipo de unas reservas de la industria petrolera en Southampton (Reino Unido). Estas reclamaciones se liquidaron en diciembre de 2002 en US\$38 400 (£24 000) y £127 400. La reclamación de la segunda empresa ha sido evaluada provisionalmente en US\$783 000 (£490 000). Una tercera empresa petrolera afiliada presentó una reclamación de US\$98 000 (£60 000), que ha sido liquidada en US\$81 500 (£51 000).

Procedimientos penales

El Fiscal de Abu Dhabi inició un procedimiento penal contra el capitán del *Al Jaziah 1*. En la declaración formulada al Fiscal el capitán había manifestado que la nave estaba proyectada para el transporte de agua y se encontraba en condiciones peligrosas y en mal estado de mantenimiento.

El Tribunal consideró que, entre otros, el buque había causado daños al medio ambiente y que no



Los hidrocarburos del Al Jaziah 1 constituían una amenaza para las plantas industriales que dependen del agua de mar

cumplía los requisitos básicos de seguridad, no era apto para la navegación, tenía muchas perforaciones en el fondo y no tenía la autorización del Ministerio de Comunicaciones de los Emiratos Árabes Unidos (EAU) para transportar hidrocarburos. El Tribunal dictaminó que el hundimiento del buque se produjo por estas deficiencias.

Se multó al capitán con Dhr 5 000 (£850) por daños causados al medio ambiente.

Recurso

Los órganos rectores de los Fondos de 1971 y 1992, en sus sesiones de octubre de 2002 consideraron si debieran incoar acción de recurso contra el propietario del *Al Jaziah 1*. Los abogados de los Fondos en los EAU habían expresado la opinión de que los dictámenes del tribunal penal con respecto a la innavegabilidad del buque tendrían una fuerza convincente en cualquier acción civil incoada contra el propietario del buque en los EAU. El Director se mostró de acuerdo con los abogados de los Fondos y además expresó la opinión de que el propietario del buque debe haber sabido o debía haber estado al tanto de que el buque no era navegable y que el hundimiento de la nave se debió a la falta o culpa del propietario del buque.

El Director consideró que por lo tanto, según lo estipulado en el artículo V.2 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969, el propietario del buque por consiguiente no tenía derecho a limitar su responsabilidad y que los Fondos debieran oponerse a cualquier tentativa del propietario del buque de limitar su responsabilidad.

Los órganos rectores habían decidido antes que si las indagaciones efectuadas por los abogados de los Fondos revelaban que la entidad registrada como propietaria del *Al Jaziah 1* o la persona (ciudadana de los EAU) propietaria de dicha entidad en la fecha del siniestro poseía activos suficientes, los Fondos deberían incoar un recurso contra ellos.

El propietario registrado, que trabajaba en el Departamento de Administración de la Abu Dhabi National Oil Co., era propietario o poseía acciones importantes en cuatro empresas distintas. Tres de estas empresas o bien no tenían licencias de comercialización válidas o sus registros de licencia comercial no eran fidedignos. La cuarta empresa era una sociedad de responsabilidad limitada dedicada al almacenaje y al transporte de hidrocarburos, y se informa que la persona poseía el 50% de las acciones. Los abogados de los Fondos habían indicado que, en

caso de que los FIDAC obtengan una sentencia contra la persona en cuestión, los Fondos podrían ejecutarla contra los dividendos pagaderos del 50% de la cartera de acciones de esta persona en la empresa u obteniendo una venta judicial de las acciones conforme al derecho mercantil de empresas de los EAU. No obstante, los abogados de los Fondos no habían podido establecer si los activos mencionados serían suficientes para satisfacer el pago de la suma que pudiera adjudicarse a los Fondos en una sentencia final. En su opinión, el valor de las acciones en la empresa en cuestión era incierto y no sería posible prevenir la enajenación de los activos de la empresa durante el periodo de litigio.

Los abogados de los Fondos consideraban que existían grandes posibilidades para que los Fondos obtuvieran una sentencia favorable contra la persona en cuestión y que era probable que no tuviera el derecho a limitar su responsabilidad. Sin embargo, habían informado además que el Fondo podría tropezar con grandes dificultades al hacer cumplir la sentencia contra los activos del demandado y que era en todo caso incierto que el demandado tuviese activos suficientes que permitiesen a los Fondos recuperar cualquier suma importante.

La mayoría de las delegaciones manifestaron la opinión de que la cuestión de si se ha de incoar o no un recurso contra el propietario del buque suscita una cuestión importante de principios y de que los FIDAC deberían desempeñar la función de disuadir con respecto a la explotación de buques de categoría inferior y de hacer cumplir el principio de 'el que contamina paga'. Al recomendar que los FIDAC entablasen un recurso, dichas delegaciones reconocían que las posibilidades de hacer cumplir una sentencia favorable eran limitadas, pero que en su opinión era importante no obstante que los Fondos se pronunciasen al respecto. Sin embargo, algunas delegaciones opinaron que los Fondos deberían ser realistas y no incoar un recurso si el propietario del buque no tenía activos.

Los órganos rectores de los Fondos de 1971 y 1992 decidieron que los Fondos deberían recurrir contra el propietario del buque. Con ello se reconoció que la decisión de incoar un recurso en este caso particular constituía un cambio de política de los Fondos de fundamentar sus decisiones parcialmente en las perspectivas de recuperación en el caso de una sentencia favorable.

13.17 ALAMBRA

(Estonia, 17 de septiembre de 2000)

El siniestro

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 carga de uno de los tanques de carga del buque, a consecuencia de la corrosión del forro del fondo.

El *Alambra* fue 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 restantes a bordo. 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 (£6,4 millones).

Reclamaciones de indemnización

Fueron presentadas reclamaciones por costos de limpieza al propietario del buque y el London Club por parte de la Autoridad Portuaria de Tallinn por EEK 6,5 millones (£270 800) y el Estado estonio (Ministerio del Medio Ambiente) por EEK 4 millones (£166 700).

Se está promoviendo una reclamación de EEK 45,1 millones (£1 880 000) contra el propietario del buque por parte del Estado estonio (Inspección del Medio Ambiente). La reclamación, que parece revestir el carácter de multa o cargo, 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 de US\$100 000 (£63 000) contra el propietario del

buque y el London Club 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 empresa contratada por el propietario del puesto de atraque para efectuar actividades de carga de hidrocarburos en su nombre, han presentado reclamaciones al propietario de buque y al London Club por EEK 29,1 millones (£1 212 500) y EEK 9,7 millones (£404 170), respectivamente por 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 empresa que había contratado para efectuar 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. Habiéndosele notificado las acciones en febrero de 2002, el Fondo de 1971 intervino en el proceso. En el contexto de estas acciones judiciales, se ha planteado la cuestión de si el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 y el Convenio del Fondo de 1971 han sido correctamente instrumentados en el derecho nacional estonio.

El 1 de diciembre de 1992 Estonia depositó sus instrumentos de ratificación del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 y del Convenio del Fondo de 1971 en poder del Secretario General de la Organización Marítima Internacional (OMI). A consecuencia de ello, los Convenios entraron en vigor para Estonia el 1 de marzo de 1993. Sin embargo, los abogados que actúan en nombre del propietario del buque y el London Club, así como los abogados estonios que actúan en nombre del Fondo de 1971 han llamado la atención de sus clientes sobre el hecho de que, en su opinión, según la constitución de Estonia, la ratificación de los Convenios no debe haber tenido lugar antes de que el Parlamento de Estonia hubiera dado su aprobación y adoptado las enmiendas necesarias a la legislación nacional. Los Convenios no fueron sometidos a la

aprobación del Parlamento, y no se hicieron las enmiendas necesarias a la legislación nacional. Dichos Convenios no se han publicado en el Boletín Oficial. Por estas razones estos Convenios no forman parte, en opinión de estos abogados, del derecho nacional y los tribunales estonios no podrían aplicarlos.

En un proyecto de ley presentado al Parlamento de Estonia en 2002, con la propuesta de una nueva Ley Marítima, el Gobierno trata de la cuestión constitucional arriba referida. En el proyecto de ley se indica que el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 es un tratado que precisa aprobación parlamentaria, ya que requiere enmiendas a la legislación nacional de Estonia. Se señala que la adhesión al Convenio se hizo en contravención de la Constitución. Sin embargo se menciona que, a nivel internacional, Estonia se considera Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969. En el proyecto de ley se indica que surge el mismo problema con respecto al Convenio del Fondo de 1971 que requiere la ratificación por el Parlamento, aunque no exige enmiendas a la legislación nacional.

El propietario del buque y el London Club han suscitado esta cuestión en sus alegatos ante el tribunal, como hizo el Fondo de 1971 en su alegato ante el tribunal a fin de proteger su postura, en espera del examen de esta cuestión en el Consejo Administrativo. El Director discutió la situación con los Ministerios estonios interesados, con ocasión de una visita a Estonia en abril de 2002.

En la sesión de julio de 2002 del Consejo Administrativo, el Director expresó la opinión de que parecía que no se había observado el procedimiento de ratificación de tratados internacionales estipulado en la Constitución de Estonia, que entró en vigor el 3 de julio de 1992. Manifestó que era posible, por tanto, que los tribunales estonios considerasen que los Convenios de 1969 y 1971 no formaban parte del derecho estonio. Mencionó que no se podía descartar, con todo, que los tribunales pudieran hallar que dichos Convenios eran aplicables después de todo. El Director también expresó la opinión de que, como la finalidad del Fondo de 1971 era indemnizar a las víctimas de daños de contaminación por hidrocarburos, el Fondo no debía adoptar normalmente un criterio formalista al tramitar las reclamaciones de indemnización. Por esta razón consideraba que, si las

reclamaciones en el caso del *Alambra* se liquidasen extrajudicialmente, la cuestión de la no aplicabilidad de los Convenios no debía ser suscitada por el Fondo. Sin embargo, en este caso la cuestión había sido suscitada por el propietario del buque y el London Club, y por el Fondo de 1971 en el proceso judicial. Si los tribunales dictaminasen que las reclamaciones contra el propietario del buque y el Club no se podían promover en virtud de los Convenios sino solamente en virtud de otras disposiciones del derecho nacional estonio, se plantearía la cuestión del fundamento de la obligación del Fondo de 1971 de pagar indemnización. El Director mencionó que estaba manteniendo conversaciones con el London Club a fin de alcanzar soluciones extrajudiciales respecto a aquellas reclamaciones que estuviesen comprendidas dentro del ámbito de aplicación de los Convenios.

En sus alegatos ante el tribunal, el propietario del buque ha sostenido, entre otras cosas, que si bien la Ley de la marina mercante de Estonia dispone que el propietario del buque es responsable de los daños por contaminación, la definición de daños por contaminación en esa Ley no prevé la responsabilidad civil por nuevas pérdidas o daños ocasionados por medidas preventivas. El propietario del buque también ha argumentado que la constitución de Estonia requiere que, a fin de que los acuerdos internacionales sean aplicables en virtud del derecho nacional, tales acuerdos deben ser aprobados por el Parlamento. El propietario del buque ha sostenido además que las disposiciones pertinentes de la Ley están en pugna con las disposiciones del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969.

Los demandantes han argumentado, en sus alegatos, que una disposición de la Ley de la marina mercante estipula que, si ambos, el acuerdo internacional en el que Estonia sea parte y la Ley mencionada aplican diferentes normas jurídicas, debe aplicarse la norma del acuerdo internacional. En opinión del demandante, los tribunales estonios aplicarían por lo tanto el Convenio más bien que esta Ley, y los tribunales no deben tener en cuenta las restricciones impuestas por la constitución en cuanto a la ratificación de los tratados.

Las reclamaciones de indemnización presentadas en el tribunal descienden muy por debajo de la cuantía

de limitación aplicable al *Alambra* en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969, y también por debajo de la cuantía en la que se puede pedir al Fondo de 1971 que pague compensación al propietario del buque. Por esta razón, el Director opinó que era muy poco probable que se pidiera al Fondo de 1971 que pague indemnización o compensación, que la cuestión constitucional arriba referida era principalmente de interés teórico y que el Fondo no tenía que tomar parte activa en el proceso en curso.

Sin embargo, en septiembre de 2002 el London Club presentó alegatos en el tribunal sosteniendo que el propietario del buque deliberadamente no había hecho las reparaciones necesarias al *Alambra*, con el resultado de que el buque llegara a ser innavegable y que, por consiguiente, conforme al contrato del seguro así como en virtud de la Ley de la marina mercante, el Club no estaba obligado a pagar indemnización por los daños resultantes del siniestro.

En una audiencia celebrada el 17 de septiembre de 2002, el Fondo de 1971 y los demandantes solicitaron el aplazamiento del proceso para que pudieran considerar la postura adoptada por el London Club en cuanto a la supuesta innavegabilidad del *Alambra* y las consecuencias jurídicas de ello.

El Director ha examinado los alegatos presentados por el London Club. El Club ha manifestado que el *Alambra* tenía un historial de problemas de corrosión tanto antes como después de la adquisición por su propietario en las fechas del siniestro en Estonia. Se ha manifestado además que en junio de 2000 el capitán del *Alambra* notificó una abertura de corrosión en la plancha del fondo de un tanque de carga, pese a lo cual, y en contravención de las normas de la sociedad de clasificación, el propietario del buque permitió que la nave cargase un cargamento completo. Se ha manifestado asimismo que durante la travesía con carga el buque se desvió a Kalamata (Grecia) para reparaciones por buzos, si bien esto no se registró en el diario de máquinas ni en el cuaderno de bitácora. Se menciona que cuando el buque arribó a Mohammédia (Marruecos), su puerto de descarga, había una fuga de la carga de uno de los tanques de carga, y que la nave zarpó para Algeciras (España) para nuevas reparaciones subacuáticas (pero esto no se registró en el cuaderno de bitácora) antes de

regresar a Mohammédia para continuar la descarga de su cargamento. El London Club ha sostenido que el propietario del buque debe haber sido consciente de la condición de la nave y que, al no notificar las aberturas en los tanques de carga a la sociedad de clasificación y permitir que la nave continuase navegando en tal condición, la contaminación en Estonia era resultado del acto lesivo intencional del propietario del buque, y que el Club por lo tanto no tenía responsabilidad.

El Fondo de 1971 ha presentado nuevos alegatos argumentando que en el derecho estonio el concepto de dolo ha de interpretarse como acto intencional, no sólo respecto al siniestro sino también respecto al efecto del mismo, o sea que el propietario del buque ocasionó deliberadamente los daños de contaminación. El Fondo ha sostenido que las pruebas presentadas respecto a la condición del *Alambra* no demuestran que el propietario del buque fuese culpable de un acto doloso y que, por lo tanto, el asegurador no queda exonerado de su responsabilidad por daños de contaminación.

Se esperan en marzo de 2003 las sentencias de esta causa.

13.18 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.

En el lado del Estrecho que corresponde a Singapur quedaron contaminadas varias islas y la costa sudeste de Singapur. Quedaron afectadas por los hidrocarburos varias islas indonesias del Estrecho de Singapur. 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).

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

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 (£18,9 millones) y en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 aproximadamente 6,1 millones de DEG (£5,2 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 la East Asia Response Ltd (EARL), una organización de lucha contra derrames de hidrocarburos, por US\$1,4 millones (£870 000) fue provisionalmente evaluada por la ITOPF en US\$400 000 (£250 000) en espera de nueva información en apoyo de la reclamación. Dicha reclamación fue posteriormente liquidada por el London Club en la cuantía reclamada. El Fondo de 1992 no fue parte en la liquidación. La



Natuna Sea: Operación satisfactoria de contención del petróleo

EARL ha presentado otra reclamación por US\$16 000 (£10 000) respecto del equipo de limpieza dañado. El London Club ha argumentado que esta reclamación debe ser atendida por los aseguradores del equipo.

Una reclamación de S\$3,8 millones (£1,4 millones) de la Autoridad Marítima y Portuaria (MPA) de Singapur respecto a su propio personal y recursos, y de los contratistas contratados por la MPA para asistir en las operaciones de limpieza, ha sido liquidada en S\$2,8 millones (£1 millón). Los FIDAC participaron en las negociaciones de liquidación.

Una piscifactoría que fue fuertemente afectada por el derrame presentó una reclamación de S\$140 000 (£50 000). Esta reclamación fue liquidada por el London Club en S\$95 000 (£35 000).

Una reclamación de la Autoridad Alimentaria y Veterinaria del Gobierno por S\$56 000 (£20 000) respecto a jaulas de peces embadurnadas de petróleo ha sido provisionalmente evaluada por la ITOPF en S\$12 400 (£4 500).

La Corporación de Desarrollo de Sentosa presentó una reclamación de S\$800 000

(£290 000) respecto a su intervención en operaciones de limpieza de las orillas, inclusive la sustitución de una barrera de contención de petróleo dañada. Se está evaluando la reclamación.

El London Club ha reembolsado a los gestores del *Natuna Sea* US\$8,7 millones (£5,4 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 locales han presentado reclamaciones por un total de Rp 21 000 millones (£1,5 millones) respecto a los costos de operaciones de limpieza, eliminación de residuos y el cotejo de las reclamaciones de pesca. Las reclamaciones fueron evaluadas por la ITOPF en Rp 1 073 millones (£75 000).

El Director General de Sea Communications ha presentado una reclamación de US\$700 000 (£440 000) respecto a operaciones de limpieza en el mar. Se está evaluando la reclamación.

Una reclamación de Rp 811 millones (£60 000) de una empresa petrolera indonesia que participó

en la limpieza fue liquidada por el London Club en Rp 253 millones (£18 000).

Reclamaciones de pesca por un total de US\$12,3 millones (£7,7 millones) fueron evaluadas por la ITOPF en US\$1,8 millones (£1,1 millones). En diciembre de 2000 el London Club efectuó un pago parcial de US\$1,5 millones (£940 000) respecto a estas reclamaciones.

Las autoridades indonesias han presentado reclamaciones por un total de Rp 1 058 000 millones (£74 millones) por supuestos daños al ecosistema costero, inclusive manglares, corales y playas turísticas. Estas reclamaciones se han reducido a US\$16,7 millones (£10,4 millones). No se ha facilitado documentación en apoyo de estas reclamaciones, pero parecen basarse en una cuantificación de la extensión de cada recurso afectado por el petróleo y las estimaciones de su valor monetario. También se ha presentado una reclamación por US\$383 000 (£240 000) por los costos asociados con la determinación de estos daños.

La ITOPF efectuó reconocimientos de las zonas afectadas en mayo de 2002 y agosto de 2002. Durante el segundo reconocimiento se observó un número reducido de manglares muertos. El London Club ha contratado expertos para asesorar sobre posibles proyectos de rehabilitación de manglares en estas zonas.

Malasia

Reclamaciones respecto a costos de limpieza por un total de RM 1,4 millones (£230 000) fueron liquidadas por el London Club en un total de RM 1,3 millones (£210 000). Reclamaciones de pesca de un total de RM 905 000 (£150 000) fueron liquidadas por el Club por la cuantía reclamada. No se prevén nuevas reclamaciones.

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 £590 000. La cuantía de limitación aplicable al *Natuna Sea* en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 se estima en £5,2 millones. El Fondo de 1971 no tendrá, por lo tanto que efectuar ningún pago respecto a la indemnización o compensación en virtud del artículo 5.1 del Convenio del Fondo de 1971.

Se liquidaron en Singapur reclamaciones de un total de US\$10,1 millones (£6,3 millones) y S\$2,9 millones (£1,1 millones). Se están evaluando nuevas reclamaciones de un total de S\$856 000 (£308 000).

Las reclamaciones en Indonesia ascienden a un total de unos Rp 21 800 millones (£1,5 millones) y US\$30,1 millones (£18,8 millones), si bien han sido evaluadas en torno a Rp 1 412 millones (£98 000) y US\$1,8 millones (£1,1 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. Como Indonesia no era Parte en el Convenio del Fondo de 1992, el Fondo de 1992 no será responsable de daños por contaminación en Indonesia, pero tal vez tenga que efectuar pagos respecto a daños por contaminación en Singapur.

13.19 ZEINAB

(Emiratos Árabes Unidos, 14 de abril de 2001)

El siniestro

La nave *Zeinab*, matriculada en Georgia y de la que se sospechaba que 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 aproximadamente a 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 los 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.

Consideraciones anteriores de los órganos rectores

Definición de 'buque'

En junio de 2001 el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 y el Consejo Administrativo del Fondo de 1971 decidieron que, si bien el *Zeinab* había sido construido en un principio como nave de carga general, se había transformado para transportar hidrocarburos a granel y había transportado en efecto hidrocarburos a granel como carga en el momento del siniestro, y que por lo tanto estaba comprendido dentro de las definiciones de 'buque' estipuladas en los Convenios de Responsabilidad Civil de 1969 y de 1992.

Aplicabilidad de los Convenios

Los órganos rectores del Fondo de 1992 y del Fondo de 1971 decidieron asimismo 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.

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*, el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 y 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.

Reclamaciones de indemnización

Una reclamación de la Autoridad Portuaria de Dubai por US\$480 000 (£330 000) respecto a los costos de medidas preventivas y limpieza ha sido liquidada y pagada en US\$454 000 (£312 000).

Una reclamación del Organismo Federal para el Medio Ambiente (FEA) por Dhr 1,6 millones (£280 000) respecto al costo de extraer los hidrocarburos que quedaban en los restos del

nafragio por una empresa de salvamento fue liquidada y pagada en la cuantía reclamada.

Una reclamación del FEA en nombre de una empresa petrolera local por US\$401 000 (£253 000) respecto a costos de limpieza ha sido liquidada y pagada en US\$390 000 (£246 000).

En julio de 2002, el FEA presentó una reclamación en nombre de la Municipalidad de Dubai en relación con las operaciones de limpieza de la costa. La reclamación, que es de Dhr 2,5 millones (£425 000), ha sido evaluada provisionalmente en Dhr 735 000 (£125 000).

Recuperación de las cuantías de indemnización pagadas por el Fondo de 1971 con su póliza de seguro

La responsabilidad del Fondo de 1971 por concepto de indemnización y compensación de siniestros en los que interviene el Fondo de 1971 y que ocurriesen entre el 25 de octubre de 2000 y el 24 de mayo de 2002, fecha en que el Convenio del Fondo de 1971 dejó de estar en vigor, estaba cubierta por un seguro adquirido por el Fondo de 1971. La póliza de seguro cubre las responsabilidades del Fondo de 1971 hasta 60 millones de DEG (£51 millones) por siniestro, menos la cuantía efectivamente pagada por el propietario del buque o su asegurador en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969, así como los honorarios de expertos jurídicos y otros, a reserva de una suma deducible de 250 000 DEG por cada siniestro. En julio de 2002, el Consejo Administrativo decidió que la fecha pertinente de conversión de esta cuantía a libras esterlinas fuese la fecha del siniestro, es decir el 14 de abril de 2001. El Consejo decidió que sobre la base del tipo de cambio DEG: libra esterlina el 12 de abril de 2001 (1 DEG = £0,88130), (al no ser el 13, 14, 15 y 16 de abril días laborables para los bancos), la suma deducible en virtud de la póliza sería £220 325 respecto al siniestro del *Zeinab*.

Como los pagos del Fondo de 1971 han excedido de la suma deducible, el Fondo ya ha efectuado una recuperación del asegurador que asciende a £95 000. Se efectuarán más recuperaciones cuando el Fondo de 1971 efectúe nuevos pagos de indemnización.

13.20 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 Malacca, 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 unos 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.

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 ha calculado en 95 760 DEG (£81 000).

A petición del Japan P & I Club, y en vista de la baja cuantía de limitación aplicable al *Singapura Timur*, el Consejo Administrativo renunció al requisito del artículo V.3 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 de que el propietario del buque constituyese un fondo de limitación.

Reclamaciones de indemnización

El Japan P & I Club y el Fondo de 1971 han liquidado reclamaciones por un total de US\$157 000 (£98 000) respecto a operaciones de limpieza. El Japan P & I Club pagó las cuantías de liquidación. Como el total de los pagos del Club excedía por tanto la cuantía de limitación aplicable al *Singapura Timur* en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969, el Fondo de 1971 será responsable de las demás reclamaciones que se deriven del siniestro.

La responsabilidad del Fondo de 1971 respecto al siniestro, así como sus costas judiciales y de otros expertos, están cubiertas por el seguro, menos una suma deducible de 250 000 DEG. El Consejo Administrativo decidió en octubre de 2002 que la fecha pertinente para la conversión de esta cuantía a libras esterlinas fuese la fecha del siniestro (28 de mayo de 2001). El tipo de cambio DEG: libra esterlina al 25 de mayo de 2001 (por ser el 26, 27 y 28 de mayo días no laborables en los bancos) era 1 DEG = £0,88513, arrojando una suma deducible de £221 283.

Extracción del combustible restante para calderas de los restos del naufragio y estudio para determinar el riesgo ambiental presentado por la carga de asfalto

Los restos del naufragio del *Singapura Timur* yacen a una profundidad de 47 metros en el medio de la vía de navegación en sentido norte del dispositivo de separación del tráfico en el Estrecho de Malaca, a unas ocho millas marinas de la costa más cercana y cerca de recursos costeros sensibles, inclusive arrecifes de coral, manglares e instalaciones de maricultura. En vista de la naturaleza temporal de las medidas emprendidas para prevenir la fuga de combustible para calderas del buque, el Departamento del Ambiente de Malasia (DOE) consideró que el combustible restante presentaba riesgo para estos recursos. Por lo tanto el DOE decidió contratar a

un contratista para extraer el fueloil para calderas a la primera oportunidad. El Director estuvo de acuerdo con la decisión del DOE a este respecto, y el experto del Fondo de 1971 en Singapur ha facilitado asesoramiento técnico a las autoridades durante la planificación de la operación de extracción del combustible.

El DOE informó también al Fondo de 1971 de su intención de efectuar un estudio para determinar si la carga de asfalto que quedaba a bordo de los restos del naufragio presentaba un riesgo para el medio ambiente y, en caso afirmativo, si se debía extraer la carga. El Fondo de 1971 intervino desde el principio en la selección de los expertos que efectuarán el estudio y en la determinación del mandato de dichos expertos.

Como este estudio requeriría un reconocimiento detallado de los restos del naufragio por buzos y la recogida de muestras de agua y sedimentos en sus proximidades, el DOE estuvo de acuerdo con la sugerencia del Fondo de 1971 de combinar los trabajos de campo asociados con el estudio y la operación de extraer el combustible para calderas a fin de reducir los costes.

En septiembre de 2002 los contratistas contratados por el DOE presentaron las propuestas técnicas y financieras detalladas respecto a la operación de extraer el combustible y el estudio del riesgo ambiental. El Director informó al DOE que el Fondo de 1971 estaba de acuerdo en principio con las propuestas, pero se reservaba el derecho de examinar los informes de la operación de extracción y el estudio del riesgo ambiental según sus méritos y hacer su propia evaluación sobre si los dos elementos del proyecto se hubieran concluido satisfactoriamente. El Director informó también al DOE que las reclamaciones de los costes de la operación para extraer el combustible y el estudio del riesgo ambiental serían evaluadas por el Fondo del modo corriente sobre la base de los criterios del Fondo.

Las operaciones para extraer el combustible, inspeccionar la condición de los restos del naufragio y recoger muestras de agua, sedimentos y asfalto fueron llevadas a cabo del 20 de octubre de 2002 al 8 de noviembre de 2002. Unas 5 toneladas de fueloil pesado fueron bombeadas de los tanques de combustible N^o 1 de babor y

estribor junto con una cantidad de agua oleosa de la cámara de máquinas. Se añadió dispersante químico a estos espacios tras concluir la operación de bombeo.

El contratista principal ha presentado una reclamación de US\$848 000 (£530 000) respecto a los costes de esta fase de la operación y los costes de análisis de las muestras de agua, sedimentos y asfalto. Esta reclamación está siendo evaluada por el experto del Fondo en Singapur.

Se espera que el informe sobre el riesgo ambiental que presenta la carga de asfalto será presentado a principios de 2003.

Recurso

Se ha planteado la cuestión de si el Fondo de 1971 debe recurrir contra el propietario del *Rowan* para recobrar las cantidades pagadas por el Fondo de 1971 o por su asegurador conforme a la póliza de seguros.

Cualquier acción judicial contra los intereses del *Rowan* se regiría, en lo que se refiere al derecho de limitación, por los convenios que tratan de esta cuestión en general, a saber el Convenio relativo a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques de navegación marítima de 1957 o el Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo de 1976. Malasia es parte en el Convenio de 1957, en tanto que Japón es parte en el Convenio de 1976. La cuantía de limitación en virtud del Convenio de 1976 es considerablemente mayor que en virtud del Convenio de 1957. El límite aplicable al *Rowan* en virtud del Convenio de 1976 se calcula en £3,7 millones, en tanto que el límite en virtud del Convenio de 1957 se calcula en £768 000. La prueba para inhabilitar el derecho de limitación del propietario del buque es mucho más estricta en virtud del Convenio de 1976 que en virtud del Convenio de 1957.

En diciembre de 2001, los intereses (P & I y aseguradores del casco) del *Singapura Timur* comenzaron un proceso en Japón contra los intereses del *Rowan* a fin de recobrar los costes en que habían incurrido y los costes en que incurrirían, así como los costes en que tal vez incurriera el Fondo a consecuencia de este siniestro.

El Director informó al Japan P & I Club que el Fondo de 1971 se reservaba su postura con respecto al recurso, ya que no se había determinado el grado de responsabilidad del Fondo.

Los intereses del *Rowan* han comenzado un proceso en Malasia contra el *Singapura Timur* y su propietario *in rem* y contra el propietario en persona y en limitación. El Japan P & I Club ha impugnado la acción *in rem* fundándose en que tal acción sólo puede emprenderse contra un buque y no contra los restos de un naufragio. El Club ha impugnado además la acción contra el propietario en persona y en limitación fundándose en que los tribunales malasios no tienen jurisdicción en este caso.

Las pérdidas totales incurridas por los intereses del *Singapura Timur* (el Japan P & I Club y los aseguradores del casco) son del orden de US\$4,8 millones (£3 millones), que es menos que la cuantía de limitación aplicable al *Rowan* en virtud del Convenio de 1976.

El Japan P & I Club y los aseguradores del casco del *Singapura Timur* han procurado el acuerdo del Fondo de 1971 para que ellos recurriesen contra los intereses del *Rowan* en Japón o cualquier otro

Estado que sea parte en el Convenio de 1976. El Director consideró que la propuesta tenía fundamento, ya que garantizaría que el Fondo de 1971 recobrase al menos parte de los pagos de indemnización que hubiera hecho sin tener que incurrir en costas de litigación sustanciales. En opinión del Director, una condición de un acuerdo con el Club a este respecto debe ser que toda cuantía pagada a consecuencia de una sentencia o liquidación se colocaría en una cuenta de garantía bloqueada hasta que se determinaran las responsabilidades del Japan P & I Club, los aseguradores del casco y el Fondo de 1971, y que, una vez determinadas las responsabilidades de todas las partes, el dinero de la cuenta de garantía bloqueada se distribuiría a pro rata. El Japan P & I Club informó al Director que los aseguradores del casco del *Singapura Timur* exigían el aplazamiento de la discusión en relación con las condiciones de este acuerdo, si bien el asegurador del casco ha entendido la finalidad y necesidad de tal acuerdo. El Club informó también al Director que el asegurador del casco deseaba ultimar el acuerdo de liquidación con los intereses del *Rowan* antes de concluir este acuerdo. El Director ha continuado las conversaciones con el Club sobre el recurso a fin de llegar a una solución mutuamente aceptable.

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.

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 debida a 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 (£32 millones).

Acciones judiciales

En julio de 1998 la República Federal de Alemania entabló acciones judiciales en el Tribunal de primera instancia de Flensburg contra el propietario del buque y el West of England Club, reclamando indemnización por el costo de las operaciones de limpieza en una cuantía de DM2,6 millones o €1,3 millones (£850 000).

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 de West of England Club presentaron alegatos al Tribunal sosteniendo que sus propios análisis químicos habían demostrado que los hidrocarburos transportados por el *Kuzbass* no eran idénticos a los hidrocarburos encontrados en tierra. Señalaron que los hidrocarburos transportados por el *Kuzbass* eran crudos libios Brega, en tanto que los hidrocarburos contaminantes no lo eran. El propietario del buque y el West of England Club se refirieron también a los resultados de la investigación de la policía alemana y del fiscal italiano⁶, los cuales, según el propietario y el Club, no habían hallado ninguna prueba válida para apoyar la acusación contra el *Kuzbass*.

En su respuesta al Tribunal, las autoridades alemanas sostuvieron que existían pruebas a primera vista de que la contaminación sólo podía haber sido causada por el *Kuzbass* y que el análisis llevado a cabo en nombre del propietario del

⁶ El puerto de descarga del siguiente cargamento estaba en Italia.

buque y el Club no rebatía estas pruebas a primera vista.

Para consultar resúmenes de los alegatos del propietario del *Kuzbass*, el West of England Club y las autoridades alemanas, véase el Informe Anual de 2001, páginas 102 y 103.

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 con un pozo concreto. El perito 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 Director concordó con las conclusiones del perito judicial. No obstante, tras estudiar los datos analíticos presentados por el Organismo Federal Marítimo e Hidrográfico, en particular los espectrogramas de masas de las muestras de contaminación, observó que había 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 con el calendario de exportaciones de crudo libio producido por los Servicios de Información Marítima del Lloyd's, antes de transportar la carga de crudo El Brega a Wilhemshaven, 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 podría explicar, en opinión del Director, por qué los espectrogramas de masas 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 consideró 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.

En enero de 2002 los abogados del Fondo de 1992 en Alemania contactaron a las autoridades alemanas y les informaron de la postura del Director.

En abril de 2002 el Tribunal pidió a todas las partes que presentaran un resumen de sus respectivas posturas. Los abogados del Fondo prepararon un resumen en consulta con las autoridades alemanas.

El 12 de diciembre de 2002 el Tribunal pronunció una sentencia sobre la cuestión de la responsabilidad en la que consideró que el propietario del *Kuzbass* y el West of England Club eran responsables mancomunada y solidariamente de los daños por contaminación. Con ello el Tribunal reconoció que las autoridades alemanas no habían dado pruebas concluyentes de que el *Kuzbass* era el buque responsable, pero que, con todo, las pruebas circunstanciales señalaban de modo contundente aquella conclusión. El Tribunal no trató de la cuantía de las pérdidas sufridas por las autoridades alemanas, y señaló que esta cuestión sería examinada a petición de una de las partes, pero sólo una vez que fuese definitiva la sentencia sobre el fondo de la cuestión.

Se desconoce si el propietario del buque y el West of England Club tienen la intención de apelar contra la decisión del tribunal.

Prescripción

Los demandantes pierden el derecho a indemnización en aplicación del Convenio del Fondo de 1992 si no han iniciado acción judicial en un plazo de tres años de la fecha en que se produjo el daño o si no han notificado oficialmente al Fondo de 1992 una acción judicial contra el propietario del buque o su

asegurador en ese plazo. En todo caso, transcurrido un plazo de seis años desde la fecha del siniestro que causó el daño, no podrá intentarse ninguna acción judicial.

Como se ha mencionado antes, las autoridades alemanas notificaron al Fondo de 1992 sus acciones judiciales contra el propietario del *Kuzbass* y el West of England Club a fin de impedir que caducaran sus derechos contra el Fondo de 1992 al expirar el plazo de tres años. No obstante, a fin de impedir que prescribieran sus reclamaciones contra el Fondo al expirar el plazo de seis años, las autoridades alemanas entablaron una acción judicial contra el Fondo de 1992 el 14 de junio de 2002. El Fondo de 1992 solicitó al Tribunal que suspendiese el proceso respecto a esta acción en espera del resultado de la acción de las autoridades alemanas contra el propietario del buque y el West of England Club. El Tribunal concedió la suspensión de la instancia el 12 de noviembre de 2002.

14.2 NAKHODKA

(Japón, 2 de enero de 1997)

Véanse páginas 60 a 67.

14.3 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 los restos del naufragio escapó una pequeña cantidad de hidrocarburos, algunos de los cuales 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.

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 empresa 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 empresa 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 2002 Terra Nova había incurrido en gastos de aproximadamente US\$2,5 millones (£1,6 millones) respecto al contrato de retirada de hidrocarburos y las operaciones de limpieza.

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

En septiembre de 2000 Terra Nova informó al Fondo de 1992 que el propietario del buque estaba en contravención de la póliza de seguros con respecto a la nave debido a que ésta era manejada temerariamente y que la tripulación era muy incompetente. En particular, Terra Nova sostuvo 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 informó al Fondo de 1992 que tal vez solicitase 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 solicitó al Fondo de 1992 que refrendase su acción y reconociese su reclamación potencial contra el Fondo. El Director informó 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 octubre de 2000, el Comité Ejecutivo refrendó la opinión del Director de que toda reclamación de Terra Nova por reembolso por 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.

En octubre de 2001, el Fondo de 1992 recibió una reclamación de PPs 1,8 millones (£20 000) 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 manifestó que el abastecedor químico no había logrado obtener indemnización del propietario del buque y que Terra Nova se había negado a liquidar la reclamación.

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. En octubre de 2001, el Comité Ejecutivo decidió que se informase al demandante de que debiera dar curso a su reclamación contra el propietario del buque/asegurador. El Fondo de 1992 informó en consecuencia al abogado del demandante.

Acciones judiciales

Conforme al artículo 6 del Convenio del Fondo de 1992, el derecho a las indemnizaciones contra el Fondo de 1992 caducará a menos que se inicie una acción judicial en aplicación del mismo o se hubiese efectuado la notificación de una acción contra el propietario del buque o su asegurador dentro de los tres años siguientes a la fecha en que ocurrieron los daños. El tercer aniversario del

siniestro del *Mary Anne* fue el 22 de julio de 2002, y el Fondo de 1992 se dirigió por escrito al abogado del demandante arriba mencionado a principios de julio de 2002 explicando las disposiciones de prescripción y los pasos necesarios para proteger los derechos del demandante contra el propietario del buque/asegurador y el Fondo de 1992.

En septiembre de 2002 Terra Nova informó al Fondo de 1992 que había comenzado el proceso en el juzgado municipal de Makarti contra el Fondo por Terra Nova y otras dos partes, una de las cuales era el demandante arriba mencionado.

No se ha notificado acción judicial al Fondo de 1992 en Filipinas, pero pidió a Terra Nova aclaración sobre la identidad de los demandantes, las cuantías reclamadas y la base de las reclamaciones. Terra Nova informó al Fondo de 1992 que pensaba abandonar su acción contra el Fondo, sin perjuicio de su postura de que tenía derecho a reclamar resarcimiento del Fondo. No ha sido posible determinar si se ha entablado una acción judicial contra el Fondo en Filipinas.

14.4 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 20 metros de profundidad en Robert Bay, 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 empresa de Santa Lucía.

Las autoridades habían ordenado al propietario del buque que retirase los restos del naufragio

pero no cumplió la orden, probablemente debido a que carecía de recursos económicos.

Definición de 'buque'

En 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. Los peritos del Fondo de 1992 expresaron la opinión de que, si bien el *Dolly* había sido proyectado en un principio como nave de carga general, había sido posteriormente 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 decidió 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 dispusieron la retirada de 3,5 toneladas de combustible líquido. Pidieron a tres empresas de salvamento que presentasen propuestas sobre cómo eliminar la amenaza de contaminación por asfalto. Estas empresas presentaron propuestas sobre la base de 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 empresas propusieron retirar los tanques de asfalto intactos y dejar los restos del naufragio en su actual posición. Ambas empresas calcularon que el costo de tal operación sería del orden de US\$ 1,5 millones (£940 000). La tercera empresa 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 hundiría intencionadamente los restos del naufragio en aguas profundas. El costo de este método se calculaba en US\$950 000 (£600 000).

En 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. El Comité encargó también al Director que investigase la situación financiera del propietario del buque.

Los peritos del Fondo de 1992 examinaron los métodos propuestos y expresaron la opinión de que la propuesta de la tercera empresa era preferible por motivos tanto técnicos como de costo. Las autoridades francesas indicaron que también ellas están a favor de volver a poner a flote los restos del naufragio antes de extraer la carga y luego desguazarlos en tierra, pero que considerarían otras opciones.

En julio de 2001 el Director informó al Gobierno francés de la opinión de los peritos del Fondo. El Director subrayó 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 septiembre de 2002 el Gobierno francés informó al Fondo de 1992 que, en vista de los costes previstos de emprender las operaciones, se convocaban licitaciones a través del Diario Oficial de las Comunidades Europeas. Las autoridades indicaron además que, a consecuencia de los retrasos necesarios por el proceso de licitación, durante el cual los buzos han hecho comprobaciones periódicas de la condición de los restos del naufragio, se espera que las operaciones comiencen hacia fines de 2002, después de la estación de los huracanes. Sin embargo, las operaciones aún no han comenzado.

En octubre de 2002 el Gobierno francés entabló acción judicial contra el propietario del buque y el Fondo de 1992 reclamando provisionalmente FFfr1,2 millones o €232 000 (£151 000) respecto a los costes de la extracción de combustible líquido del *Dolly*. Indicó en el auto de comparecencia que se reclamarán nuevos costes, superiores a €2 millones (£1,3 millones) respecto a la retirada de los restos del naufragio y de la carga.

14.5 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 la Marina francesa de Brest, Bretaña, se encargó de las operaciones de respuesta en el mar conforme al plan nacional de emergencias, 'Plan Polmar Mer'. 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.

Si bien la retirada del petróleo denso de las costas quedó concluida bastante rápidamente, se necesitó aún una considerable segunda limpieza en muchas zonas en 2000. Las operaciones para eliminar la contaminación residual empezaron en la primavera de 2001. 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.



Para los pormenores de las operaciones de limpieza, se hace referencia al Informe Anual de 2001, páginas 108 y 109.

Se han recogido del litoral más de 250 000 toneladas de desechos oleosos, que fueron temporalmente almacenados. Total Fina SA, la empresa 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 calculaba que el costo de la eliminación de desechos será del orden de FFr300 millones o €46 millones (£30 millones).

Impacto del derrame

Los hidrocarburos 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 contienen hidrocarburos acumulados en cantidades que superan los límites aceptables, y se ha prohibido la comercialización de los productos procedentes de estas 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.

La costa afectada sostiene una industria turística importante, particularmente en los meses del verano, que fue afectada en diversos grados durante la temporada turística de 2000 según la localización y tipo de actividad. La temporada de 2001 no fue seriamente afectada.

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, que fueron financiadas por Total

Fina Elf, 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 correspondientes a €12 843 484 (£8,4 millones) y declaró que el propietario del buque había constituido el fondo de limitación mediante una carta de garantía expedida por el asegurador P & I del propietario del buque, la Steamship Mutual.

En 2002, se transfirió el fondo de limitación del Tribunal de Comercio de Nantes al Tribunal de Comercio de Rennes y se designó un nuevo liquidador.

Cuantía máxima disponible para la indemnización

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 correspondientes a €184 763 149 (£113 millones), y el Comité Ejecutivo refrendó dicho cálculo en sus sesiones de abril de 2000 y octubre de 2001. En octubre de 2000 y octubre de 2001 la Asamblea refrendó la decisión del Comité.

Compromisos de Total Fina y el Gobierno francés

Total Fina se comprometió a no promover contra el Fondo de 1992, o contra el fondo de limitación constituido por el propietario del buque o su asegurador, reclamaciones relativas a sus costos derivados de operaciones con respecto a los restos del naufragio, la limpieza de las orillas y la eliminación de los desechos oleosos, y una campaña publicitaria destinada a restaurar la imagen turística de la costa del Atlántico, 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.

El Gobierno francés también se comprometió 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. Con todo, se abordarían las reclamaciones del Gobierno francés antes que cualquiera de las reclamaciones presentadas por Total Fina, si se dispusiera 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*.

La Asamblea ha 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 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.

Se efectuaron estudios a fondo en el seno del Ministerio de Economía, Finanzas e Industria de Francia en junio de 2000, enero de 2001, junio de 2001 y octubre de 2001 sobre el alcance de los daños causados por el siniestro del *Erika* a la industria del turismo.

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.

El Comité Ejecutivo decidió, en enero de 2001, aumentar el nivel de los pagos del Fondo de 1992 del 50% al 60% y en junio de 2001 al 80%. En la fecha reciente de octubre de 2002 el Comité Ejecutivo decidió que, a la luz de la incertidumbre que quedaba en cuanto al nivel de reclamaciones admisibles resultantes del siniestro de *Erika*, se mantuviera el nivel de pagos al 80%. Se decidió asimismo que el nivel de los pagos se revisase en la sesión del Comité en febrero de 2003.

Otras fuentes de fondos

El Gobierno francés introdujo un plan para facilitar pagos de urgencia en el sector de pesca, 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, que puede efectuar pagos a los demandantes de hasta FFr200 000 o €30 490 (£19 000), había manifestado que basaba sus pagos en evaluaciones efectuadas por la Steamship Mutual y el Fondo de 1992. Al 31 de diciembre de 2002 OFIMER había pagado €4,6 millones (£2,8 millones) a los demandantes del sector de pesca y €1,8 millones (£1,1 millones) a los productores de sal.

El Gobierno francés introdujo también un plan para facilitar pagos complementarios en el sector de turismo. Se han efectuado pagos por un total de €9,3 millones (£6 millones) en virtud de dicho plan.

Tramitación de reclamaciones

La Steamship Mutual y el Fondo de 1992 establecieron una Oficina de Tramitación de Reclamaciones en Lorient, que abrió sus puertas el 12 de enero de 2000. La Oficina de Tramitación de Reclamaciones, que 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.

Unos 50 expertos han participado en el examen de las reclamaciones relativas a la limpieza, pesca, maricultura y turismo.

Situación de las reclamaciones

Al 31 de diciembre de 2002, se habían presentado 6 639 reclamaciones de indemnización por un total de FFr1 291 millones o €197 millones (£128 millones). Se habían evaluado seis mil ciento cuarenta y nueve reclamaciones que ascendían a un total de FFr969 millones o €148 millones (£97 millones) en un total de FFr532 millones o €81 millones (£53 millones). Por consiguiente, se había evaluado el 93% del número total de las reclamaciones recibidas.

Se habían rechazado seiscientos ochenta y ocho reclamaciones que ascendían a un total de FFr122 millones o €19 millones (£12 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 4 957 reclamaciones por un total de FFr365 millones o €56 millones (£37 millones), del que la Steamship Mutual había pagado FFr84 millones o €13 millones (£9 millones) y el Fondo de 1992 FFr281 millones o €43 millones (£28 millones).

Otras 543 reclamaciones, por un total de FFr347 millones o €53 millones (£35 millones), estaban en vías de ser evaluadas o a la espera de que los demandantes facilitaran más información necesaria para completar la evaluación.

Los cuadros a continuación presentan datos de la tramitación de reclamaciones en diversas categorías.

RECLAMACIONES PRESENTADAS AL 31 DE DICIEMBRE DE 2002

Categoría	Reclamaciones presentadas	Reclamaciones evaluadas		Reclamaciones por las que se han efectuado pagos		Reclamaciones rechazadas	
		Número	Porcentaje	Número	Porcentaje	Número	Porcentaje
Maricultura y producción de ostras	989	986	99%	807	82%	86	9%
Recogida de mariscos	507	506	99%	352	69%	92	18%
Embarcaciones pesqueras	318	315	99%	270	85%	25	8%
Elaboradores de pescado y mariscos	37	36	97%	28	76%	6	16%
Turismo	3 449	3 324	96%	2 700	78%	417	12%
Daños a bienes	699	418	60%	290	41%	28	4%
Operaciones de limpieza	138	105	76%	85	62%	8	6%
Varios	502	459	91%	425	85%	26	5%
Total	6 639	6 149	93%	4 957	75%	688	10%

PAGOS AUTORIZADOS Y EFECTUADOS AL 31 DE DICIEMBRE DE 2002

Categoría	Pagos autorizados		Pagos efectuados	
	Número de reclamaciones	Cuantías FFr	Número de reclamaciones	Cuantías FFr
Maricultura y producción de ostras	898	39 495 192	807	28 105 957
Recogida de mariscos	409	4 623 893	352	3 329 482
Embarcaciones pesqueras	292	5 749 170	270	4 536 317
Elaboradores de pescado y mariscos	29	4 320 293	28	4 307 816
Turismo	2 842	289 010 778	2 700	269 912 303
Daños a bienes	319	9 948 276	290	8 495 496
Operaciones de limpieza	97	24 955 412	85	22 587 034
Varios	431	29 858 845	425	23 239 890
Total	5 317	407 961 859	4 957	364 514 295

Admisibilidad de las reclamaciones

Como se indica arriba, el Fondo de 1992 ha examinado más de 6 000 reclamaciones. Durante 2002, algunas reclamaciones fueron remitidas al Comité Ejecutivo para una decisión sobre su admisibilidad, ya que daban pie a importantes cuestiones de principio.

Reclamaciones por reducción de ingresos del impuesto de turismo

En abril/mayo de 2002 el Comité Ejecutivo examinó la admisibilidad de las reclamaciones presentadas por 17 comunas por reducción de ingresos del impuesto de turismo.

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. 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.

El impuesto de turismo adopta dos formas, a saber el impuesto de turismo tradicional ('taxe de séjour'), que pagan los turistas sobre la base de una cantidad fija por noche, y el denominado impuesto de turismo 'uniforme' ('taxe forfaitaire de séjour'), que pagan las empresas como los hoteles y campamentos sobre la base del número de habitaciones o espacios de tiendas disponibles. La mayoría de las comunas adoptaron el impuesto de turismo tradicional, cuyos ingresos dependen del número de turistas, más bien que el impuesto de turismo 'uniforme', cuyos ingresos no dependen de ese número. Las comunas no pueden elevar las tarifas de los impuestos directos durante un ejercicio económico a fin de compensar una reducción de ingresos del impuesto de turismo.

El Comité Ejecutivo decidió que las reclamaciones relativas a la reducción de ingresos del impuesto de turismo 'uniforme' (taxe forfaitaire de séjour) no eran admisibles, ya que los ingresos no dependen del número de turistas que visitan la zona.

El Comité Ejecutivo decidió asimismo que las reclamaciones por reducción de ingresos del

impuesto de turismo tradicional (taxe de séjour) eran admisibles en principio en vista de la naturaleza específica de ese impuesto, el nexo directo entre los ingresos del impuesto y el número de turistas que visitan la zona, y la dependencia de las comunas en cuestión del turismo de playa. El Comité manifestó que, cuando se examinasen estas reclamaciones, sería necesario tener en cuenta los ahorros que se hayan efectuado a consecuencia de la reducción del número de turistas durante el periodo en cuestión.

Reclamaciones de empresas localizadas a cierta distancia de la costa

Un número considerable de reclamaciones fue presentado por empresas en la industria del turismo que alegaban dependencia del turismo costero pero que estaban situadas a cierta distancia en el interior. Estas empresas comprenden campamentos, hoteles, restaurantes, edificios históricos, museos y otras atracciones turísticas.

Conforme al criterio de admisibilidad del Fondo de 1992 de que ha de haber un grado razonable de proximidad entre la contaminación y la pérdida, el Fondo había limitado su aceptación de reclamaciones a empresas situadas dentro de una distancia aproximada de 25 kilómetros de la costa en los cuatro departamentos cuyas costas fueron afectadas por la contaminación por hidrocarburos, a saber Finisterre, Morbihan, Loira Atlántico y Vandea, así como Charente Marítimo, donde sólo una pequeña parte de la costa (Isla de Ré) fue afectada por los hidrocarburos.

En cuanto a las empresas localizadas a más de unos 25 kilómetros de la costa, se había considerado que en general no existía un grado razonable de proximidad entre la contaminación y la pérdida o daños alegados. El Director creía, no obstante, que tal vez fuese apropiado considerar nuevamente la cuestión de la proximidad geográfica en el contexto del siniestro del *Erika* y presentó a la consideración del Comité Ejecutivo la cuestión de cómo se ha de aplicar el criterio de un grado razonable de proximidad respecto a las empresas situadas algo más lejos de la costa contaminada.

Las estadísticas disponibles tendían a mostrar que las empresas de la industria turística dependen más del turismo de playa cuanto más cerca de la



Erika: La contaminación del marisco puede dar lugar a vedas, con las pérdidas económicas consecuentes

costa estén situadas y que las empresas situadas cerca de la costa habían sufrido en general un mayor descenso en las transacciones turísticas a consecuencia del siniestro del *Erika* que las empresas situadas más al interior. Existían sin embargo empresas situadas a considerable distancia en el interior (digamos entre 50 y 60 kilómetros) fuertemente dependientes del turismo de playa, como prueba su estrategia de mercado, el perfil de sus clientes y la pauta estacional de su actividad comercial, mientras que otras empresas de la misma zona situadas a la misma distancia de la costa no dependían, o dependían mucho menos, del turismo de playa.

El Director opinó que la cuestión considerada era la de la causa más bien que la de una distancia concreta de la costa. Consideraba que el método más equitativo sería examinar cada reclamación en detalle, a fin de determinar si existía un nexo causal entre la reducción del número de turistas a las zonas costeras afectadas por la contaminación y las pérdidas económicas supuestamente sufridas por las empresas situadas algo más lejos de la costa contaminada. El Director señaló que, al considerar

la admisibilidad de estas reclamaciones, el criterio geográfico no debe ser el principal y que también tendrían que ser tenidos en cuenta los demás criterios estipulados por las Asambleas.

El Comité Ejecutivo decidió que las reclamaciones de empresas localizadas a cierta distancia de la costa deben ser evaluadas una a una, a fin de determinar si existía un nexo causal entre la pérdida o daños supuestos y la contaminación conforme a la práctica normal del Fondo.

Campaña publicitaria en Charente Marítimo

El Departamento de Charente Marítimo presentó una reclamación de FFr15,5 millones o €2,4 millones (£1,5 millones) respecto a medidas emprendidas por el Consejo General (Conseil Général) para restaurar la imagen del departamento como destino turístico. La mayor parte de los gastos (FFr15 millones o €2,3 millones (£1,4 millones)) se relacionaba con campañas de promoción en los periodos marzo/junio de 2000, Navidad/Año Nuevo de 2000/2001 y febrero/marzo de 2001.

Charente Marítimo es una zona turística muy importante, pero la contaminación de su costa se había limitado a la poco importante de cuatro playas en la costa norte de la Isla de Ré, que se habían limpiado en los primeros días de enero de 2000. Aunque no había habido contaminación de la costa continental de Charente Marítimo, se había previsto en las primeras fases del siniestro que el grueso del petróleo llegaría a su litoral. A consecuencia de estas primeras predicciones, el Gobierno francés había nombrado al Prefecto de Charente Marítimo para coordinar el plan nacional de emergencia (Plan Polmar) y había habido una considerable atención de los medios informativos que sugería que este departamento estaba en la zona afectada por el petróleo. Los medios informativos franceses y extranjeros habían continuado refiriéndose al departamento como adversamente afectado, incluso después de haberse determinado que el petróleo no había afectado gravemente a Charente Marítimo.

El Comité Ejecutivo decidió que la mayor parte de la reclamación era inadmisibile en principio, ya que las pérdidas que la campaña publicitaria pretendía mitigar no habían sido causadas por la contaminación, sino por la impresión equivocada que daban al público los medios informativos de que las playas de Charente Marítimo habían sido gravemente contaminadas. El Comité decidió, sin embargo, que los costes incurridos para aquellas partes de la campaña en 2000 relacionadas con la Isla de Ré eran admisibles en principio, puesto que algunas playas de la Isla de Ré habían sido de hecho contaminadas, y que por lo tanto existía un nexo causal entre los gastos y la contaminación.

Reclamación de Brittany Ferries

BAI Brittany Ferries SA (Brittany Ferries), una empresa francesa que presta servicios de transbordador entre Inglaterra y Francia (Bretaña y Normandía), entre Inglaterra y España (Santander) y entre Irlanda y Francia (Bretaña), presentó una reclamación de indemnización. La reclamación, que ascendía a un total de FFfr69 335 000 (€10,6 millones o £6,8 millones), era por pérdidas económicas y los costes de una campaña de comercialización para mitigar las pérdidas.

Brittany Ferries señaló que la contaminación de la costa de Bretaña, País del Loira y en menor grado Poitou-Charente derivada del siniestro del *Erika*, y el considerable tiempo requerido para limpiar

las playas afectadas, habían ocasionado que muchos viajeros británicos escogiesen destinos de vacaciones no atendidos por la empresa, lo que había llevado a una reducción del número de pasajeros, ingresos de ventas de billetes de transbordadores y ventas a bordo. Brittany Ferries manifestó que la mayoría de los pasajeros en sus transbordadores viaja en automóvil y sigue a destinos dentro de la zona afectada por el derrame de hidrocarburos del *Erika*. La empresa mencionó que seguía habiendo grave contaminación resultante del siniestro del *Erika* en una parte sustancial de la costa atlántica francesa durante el principal periodo de reservas para los viajeros británicos (enero a abril de 2000) y que el estado contaminado de las playas había sido ampliamente notificado en los medios informativos del Reino Unido y otros países europeos, así como en Francia.

La Steamship Mutual y el Fondo de 1992 examinaron la información facilitada por Brittany Ferries sobre el número de pasajeros transportados entre Inglaterra y Francia, Irlanda y Francia e Inglaterra y España en el periodo 1997-2001 y el número de pasajeros transportados por los competidores de Brittany Ferries en rutas entre Inglaterra y Bretaña e Inglaterra y Normandía. A excepción de la ruta Cork-Roscoff, todas las rutas del oeste del canal a Francia atendidas por Brittany Ferries (es decir las de Saint Malo y Roscoff) habían sufrido una reducción entre 7,02% y 8,6% en el número de pasajeros transportados en el verano de 2000 comparadas con el verano de 1999. La ruta Cork - Roscoff, que es el único servicio de transbordador entre el sudoeste de Irlanda y Francia, había ostentado un aumento del 7,14% en el número de pasajeros en el verano de 2000 comparado con 1999, pero este servicio representaba sólo el 2,75% del tráfico total de pasajeros de Brittany Ferries y era por tanto una actividad marginal. La gran mayoría de pasajeros que utilizaban las travesías del oeste del canal a Saint Malo y Roscoff, y en torno al 50% de los que utilizaban las travesías de la zona media del canal, se encaminaban a destinos que se encontraban en o cerca de la zona afectada por el derrame de hidrocarburos del *Erika*.

El Comité Ejecutivo decidió que, como existía un nexo causal respecto a varios conceptos de la reclamación entre la pérdida supuesta y la contaminación, la reclamación de Brittany Ferries

era admisible en principio. El Comité autorizó al Director a evaluar la cuantía admisible de la reclamación, teniendo en cuenta en particular si la reducción del número de pasajeros se produjo dentro de las fluctuaciones normales. Se encargó al Director que tuviese en cuenta todos los factores que pudiesen haber contribuido a las pérdidas.

Ataque a la Oficina de Tramitación de Reclamaciones de Lorient

Se han hecho amenazas y acusaciones más o menos continuamente, 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.

A primeras horas de la mañana del sábado 15 de diciembre de 2001, una persona condujo un tractor con una pala cargadora de ataque frontal hasta 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 asaltante y lo llevaron a la comisaría. Luego de ser inculpada por el juez de instrucción, la persona fue puesta en libertad el 16 de diciembre. El juez dictó una orden prohibiéndole visitar Lorient excepto para ver a su abogado.

El Fondo de 1992 y la Steamship Mutual formularon cargos contra el asaltante ante la policía local. El fiscal formuló cargos por causar graves daños a la propiedad de otra persona por allanamiento de morada ('dégradation ou détérioration grave du bien d'autrui avec entrée par effraction') contra el asaltante ante el Tribunal de lo penal de Lorient. El fiscal pidió para el asaltante una reclusión de 18 meses, seis de los cuales en la cárcel y el resto en libertad condicional.

El Tribunal dictó sentencia en diciembre de 2002. El Tribunal calificó el acto del asaltante como 'simple desperfecto de bienes' ('simple détérioration du bien d'autrui') y dictó que, como el acto formaba parte de las actividades sindicales ('action syndicale'), estaba comprendido dentro del ámbito de una ley de amnistía aprobada por el Parlamento el 3 de agosto de 2002.

El fiscal apeló contra la sentencia. El Fondo de 1992 y la Steamship Mutual se han unido a la apelación.

Causa del siniestro

Como el *Erika* estaba matriculado en Malta, la Autoridad Marítima de Malta efectuó una investigación del estado de abanderamiento sobre este siniestro. La Autoridad dio a conocer su informe en septiembre de 2000. La Comisión Permanente de Investigación sobre Accidentes Marítimos de Francia (La Commission Permanente d'enquête sur les événements de mer, CPEM) también llevó a cabo una investigación. El informe de esta investigación se publicó en diciembre de 2000. En el Informe Anual de 2001, páginas 118 y 119 se resumen las conclusiones de estas investigaciones.

Un juez de instrucción de París está efectuando una investigación penal sobre la causa del siniestro. Durante 2000 se presentaron acusaciones contra el capitán del *Erika*, el representante del propietario matriculado (Tevere Shipping), el presidente de la empresa gestora (Panship Management and Services Srl), la propia empresa 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 Total Fina 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'). La investigación corre a cargo de un grupo de cuatro expertos.

Con permiso del Tribunal Comercial de Dunquerque, los expertos ordenaron una operación para recobrar dos pedazos del costado del buque del tanque de lastre N°2 de estribor y un pedazo de la chapa de cubierta de encima del tanque de lastre N°2 de babor y el tanque de carga N°3 del centro. El fin de la operación era obtener pruebas de la condición de estas porciones del

buque desde el punto de vista de la corrosión en el momento del hundimiento. La operación de recuperación se efectuó en octubre de 2002.

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 la evaluación de los daños

Conforme al derecho francés, una persona que haya sufrido daños tiene derecho a un peritaje judicial ('expertise judiciaire') a fin de determinar su pérdida.

A solicitud de una serie de órganos y comunas regionales, los Tribunales de Sables d'Olonne, Nantes y Poitiers designaron peritos del tribunal para evaluar los daños sufridos por los demandantes respectivos. Los peritos del tribunal han mantenido varias reuniones, y se espera que presenten sus informes en 2003.

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 análisis. Se reanudó a mediados de mayo de 2000 la producción de sal en Noirmoutier (Vandea), 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). Un grupo de productores independientes de Guérande intentó reanudar la producción de sal pero se vieron impedidos de tomar suficiente agua de mar para producir sal. 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.

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 productores (tanto independientes como socios de la cooperativa) de Guérande y Noirmoutier.

A petición del Fondo de 1992 y la Steamship Mutual, había sido nombrado un perito del

tribunal para examinar la factibilidad de producir sal en 2000 en Guérande que cumpliera los criterios relativos a la calidad y la protección de la salud humana. Se ha presentado documentación al perito del tribunal. No es posible prever cuando se presentará su informe.

Prescripción

En virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, los derechos a indemnización por cuenta del propietario del buque y su asegurador prescribirán si la acción intentada no es interpuesta dentro de los tres años a partir de la fecha en que ocurrió el daño (artículo VIII). En cuanto al Convenio del Fondo de 1992, el derecho a las indemnizaciones por el Fondo de 1992 caducará a los tres años de producido el daño si con anterioridad el demandante o bien no hubiera iniciado acción judicial contra el Fondo dentro del plazo de tres años, o no hubiera efectuado la notificación al Fondo dentro de ese plazo, conforme a las formalidades que requiere la ley del tribunal que entiende en la acción contra el propietario del buque o su asegurador (artículo 6). Ambos Convenios disponen asimismo que, en todo caso, transcurrido un plazo de seis años desde la fecha del siniestro no podrá intentarse ninguna acción judicial.

En septiembre de 2002 el Fondo de 1992 informó por separado a todos los que habían presentado reclamaciones en la Oficina de Tramitación de Reclamaciones y con los que no se habían alcanzado acuerdos para entonces acerca de la cuestión de la prescripción. Además, el Fondo de 1992 organizó una serie de presentaciones a las cámaras de comercio e industria de Quimper, St Nazaire y La Roche-sur-Yon para señalar la cuestión de la prescripción a la atención de un público más amplio. También se pusieron anuncios en la prensa local.

Como pudiera haber incertidumbre en cuanto a la fecha a partir de la cual se inicia el plazo de prescripción de tres años para cada demandante (es decir, el día en que se produjo el daño o pérdida del demandante respectivo), el Director sugirió que los demandantes diesen por sentado que el plazo de prescripción se inició el día del siniestro (a saber el 12 de diciembre de 1999) a fin de evitar el riesgo de que prescribieran las reclamaciones. También dejó claro que, incluso si un demandante incoase acción judicial, ello no

impediría nuevas deliberaciones sobre su reclamación con el fin de alcanzar un arreglo extrajudicial.

Pese a estas advertencias, una serie de demandantes que habían presentado reclamaciones a la Oficina de Tramitación de Reclamaciones no han entablado acción judicial contra el propietario del buque, la Steamship Mutual y el Fondo de 1992, al 12 de diciembre de 2002 y varios aún no habían entablado acción judicial al 31 de diciembre de 2002.

Acciones judiciales en Francia contra Total Fina, 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:

- Total Fina 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 empresa 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, había 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 precedido inmediatamente 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.

Acción judicial en Italia incoada por RINA Spa/Registro Italiano Navale

A finales de abril de 2000 la RINA SpA y el Registro Italiano Navale⁷ 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 Vandea
- Total Fina 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 cualquiera del siniestro.

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 sería limitada, tal como se dispone en el Reglamento aplicable de los demandantes⁸.

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

⁷ Según los demandantes, RINA SpA sustituyó al Registro Italiano Navale como sociedad de clasificación de Italia el 1 de agosto de 1999.

⁸ 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.

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 la competencia judicial y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil, que dispone que una persona domiciliada en un Estado Contratante podrá ser demandada en otro Estado Contratante en materia delictual o cuasidelictual, ante el tribunal del lugar donde se hubiese producido el hecho dañoso.

Los demandantes argumentaron 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.

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 empresas 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 la decisión del Tribunal de Casación.

El Tribunal de Casación dictó su decisión en octubre de 2002. El Tribunal declaró que los Tribunales italianos no tenían jurisdicción por lo que respecta a que las partes hubiesen utilizado el procedimiento especial basándose en que el artículo IX del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 confiere jurisdicción exclusiva a los Tribunales del Estado en el que se produjeron los daños de contaminación.

Recursos del Fondo de 1992

En la sesión de octubre de 2002 del Comité Ejecutivo, el Director suscitó la cuestión de si el Fondo de 1992 debía entablar recursos contra determinadas partes a fin de recuperar las cuantías pagadas por él en concepto de indemnización. Expresó la opinión de que no le era posible al Fondo de 1992 adoptar una postura definitiva sobre si el Fondo debe interponer recursos y, en caso afirmativo, contra qué partes, hasta que concluyan las investigaciones sobre la causa del siniestro. No obstante, el Director consideraba que el Fondo de 1992 debe entablar las acciones judiciales que sean necesarias para prevenir la prescripción de sus derechos.

A fin de que prosperen los recursos interpuestos contra Tevere Shipping Co. Ltd (el propietario matriculado del *Erika*), Panship Management and Services Srl (el gestor del *Erika*), Selmont International Inc (fletador por tiempo del *Erika*) y Total Transport Corporation (fletador de la travesía), el Fondo de 1992 tendría que probar que los daños de contaminación resultaron de su acción u omisión personales, y que estas personas habían actuado así con intención de causar tales daños, o bien temerariamente y a sabiendas de que probablemente se originarían tales daños, ya que tal vez puedan tener derecho a la protección prevista en el artículo III.4 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992.

En virtud del artículo VII.8 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, las acciones relativas a daños por contaminación podrán interponerse directamente contra el asegurador, pero éste tiene derecho a limitar su responsabilidad a la cuantía prescrita en el artículo V.1 incluso si el propietario del buque queda desposeído de su derecho de limitación, y el asegurador puede invocar los medios de defensa de que los daños de contaminación resultaron del acto doloso del propietario del buque.

El Comité Ejecutivo decidió autorizar al Director a impugnar el derecho de limitación de la responsabilidad del propietario del buque en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y a incoar recursos, como medida de protección, antes de expirar el plazo de tres años contra las siguientes partes:

- Tevere Shipping Co Ltd (el propietario matriculado del *Erika*)
- Steamship Mutual (el asegurador P & I del *Erika*)
- Panship Management and Services Srl (el gestor del *Erika*)
- Selmont International Inc (fletador por tiempo del *Erika*)
- Total Fina Elf SA (antes Total Fina SA) (empresa de cartería)
- Total Raffinage Distribution SA (expedidor)
- Total International Ltd (vendedor de la carga)
- Total Transport Corporation (fletador de la travesía del *Erika*)
- RINA Spa (sociedad de clasificación)
- Registro Italiano Navale (sociedad de clasificación)

El Comité tomó nota de que los resultados de las investigaciones sobre la causa del siniestro pudiesen dar pie al Fondo de 1992 a incoar recursos contra otras partes distintas de las mencionadas anteriormente, pero que el Director consideraba que no se necesitaba una decisión a este respecto por el momento, puesto que el plazo de prescripción de tres años no se aplicaba a esas otras partes.

El 11 de diciembre de 2002 el Fondo de 1992 entabló acciones en el juzgado de primera instancia de Lorient contra las partes enumeradas arriba.

Tras la sesión de octubre de 2002 del Comité Ejecutivo, se puso en conocimiento del Director el hecho de que la sociedad de clasificación Bureau Veritas había inspeccionado el *Erika* antes de la transferencia de clase a RINA. Decidió que el Fondo de 1992 recurriese, como medida cautelar, contra Bureau Veritas, y esta acción también se presentó en el tribunal de primera instancia de Lorient el 11 de diciembre de 2002.

Acciones judiciales del Estado francés

El Estado francés ha incoado acciones en el juzgado de primera instancia de Lorient contra Tevere Shipping Co. Ltd, Panship Management and Services Srl, Steamship Mutual, Total Transport Corporation, Selmont International Inc., el fondo de limitación referido anteriormente y el Fondo de 1992, reclamando €190 553 427 (£125 millones) (que podrían aumentar en una fase posterior), más intereses al tipo legal, como sigue:

- €50 124 354 (£33 millones) respecto a gastos incurridos por los Ministerios del Interior, Defensa, Economía, Finanzas e Industria y Sanidad;
- €127 395 920 (£83 millones) respecto a pagos efectuados conforme al plan francés de emergencia de contaminación por hidrocarburos, Plan Polmar;
- €13 033 152 (£8,5 millones) respecto a pagos efectuados a las víctimas.

El Estado francés ha solicitado al juzgado que ordene a los demandados, excepto el fondo de limitación y el Fondo de 1992, pagar €190 553 427. El Estado ha solicitado además que el juzgado declare que el fondo de limitación y el Fondo de 1992 ejecuten la sentencia dentro de los respectivos límites estipulados en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992.

Acción judicial del Grupo Total Fina

Cuatro empresas del Grupo Total Fina, a saber Total Fina Elf SA, Total Fina Elf France SA (que sucede a Total Raffinage Distribution SA), Total International Limited y Total Transport Corporation, han incoado acciones en el Tribunal de Comercio de Rennes contra Tevere Shipping Co Ltd, Panship Management & Services Srl, Steamship Mutual, el fondo de limitación, RINA, Registro Italiano Navale y el Fondo de 1992. La reclamación es de €143 millones (£93 millones) (que podrían aumentar en una fase posterior), supuestamente admisible en virtud del Convenio del Fondo de 1992, y de €3 millones (£2 millones) por el coste de un 'peritaje judicial'. El Grupo de empresas Total Fina también ha reclamado intereses al tipo legal. En cuanto a la acción contra el Fondo de 1992, el Grupo de empresas Total solicitó una declaración de que la

reclamación es admisible por €143 millones pero que se ejercerá el derecho a indemnización solamente si todas las víctimas (incluido el Estado francés y los organismos públicos) son indemnizadas íntegramente.

Acción judicial incoada por la Steamship Mutual

La Steamship Mutual cursó una acción en el Tribunal de Comercio de Rennes contra el Fondo de 1992, solicitando entre otras cosas que el Tribunal tome nota de que, en el desempeño de sus obligaciones en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, la Steamship Mutual había abonado €12 843 484 (£8,4 millones) correspondientes a la cuantía de limitación aplicable al propietario del buque, de acuerdo y bajo el control del Fondo de 1992 y su Comité Ejecutivo. La Steamship Mutual solicitó también que el Tribunal declare que había desempeñado todas sus obligaciones en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, que se había abonado la cuantía de limitación y que el propietario del buque quedaba exonerado de su responsabilidad en virtud del Convenio. La Steamship Mutual solicitó asimismo que el Tribunal ordenara al Fondo de 1992 reembolsar toda cuantía que habrá pagado en exceso de la cuantía de limitación.

Acciones de otros demandantes

Se han presentado reclamaciones por un total de €484 millones (£300 millones) contra el fondo de limitación del propietario del buque constituido por su asegurador, la Steamship Mutual. Esta cuantía incluye las reclamaciones del Gobierno francés de €191 millones (£125 millones) y de Total Fina Elf de €170 millones (£105 millones). Sin embargo, se ha liquidado la mayoría de estas reclamaciones, distintas de las del Gobierno francés y Total Fina Elf, y parece por lo tanto que deben retirarse estas reclamaciones contra el fondo de limitación en la medida en que se relacionan con la misma pérdida o daños. Parece que se ha indicado por error una reclamación por parte del demandante en €44 millones (£29 millones) pero debe ser de €43 326 (£29 000). El Fondo de 1992 no ha recibido notificaciones formales de las reclamaciones presentadas contra el fondo de limitación.

Al 31 de diciembre de 2002, 645 demandantes (entre ellos 180 productores de sal) habían entablado acción judicial contra el propietario del buque, la Steamship Mutual y el Fondo de 1992. La cuantía total reclamada, excluyendo las reclamaciones del Estado francés y Total Fina Elf, era FFr700 millones o €107 millones (£70 millones).

La mayoría de las reclamaciones cubiertas por las acciones judiciales habían sido presentadas previamente a la Oficina de Tramitación de Reclamaciones. Sin embargo, 28 reclamaciones por un total de FFr37 millones o €5,7 millones (£3,7 millones) no habían sido presentadas a la oficina, incluidas las reclamaciones de cuatro organismos públicos por un total de FFr30 millones o €4,6 millones (£2,9 millones). Respecto a varios demandantes, la cuantía reclamada en la Oficina de Tramitación de Reclamaciones y la cuantía reclamada en la acción judicial no son la misma. Se espera que se presenten nuevas reclamaciones contra el propietario del buque, la Steamship Mutual y el Fondo de 1992 a principios de 2003.

El Fondo de 1992 continuará las deliberaciones con los demandantes cuyas reclamaciones no hayan prescrito, a fin de lograr soluciones extrajudiciales en su caso.

14.6 AL JAZIAH 1

(Emiratos Árabes Unidos, 24 de enero de 2000)

Véanse páginas 77 a 80.

14.7 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 se desplazaran 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 indicó que la finalidad de precintarse las máquinas y separar la hélice era modificar la categoría de la embarcación de buque a una instalación flotante para la recepción y tratamiento de desechos oleosos. Desde la transformación, el *Slops* parece haber estado permanentemente fondeado en la ubicación actual y ha sido utilizado exclusivamente como unidad de almacenamiento y tratamiento de desechos oleosos. La Autoridad Portuaria local confirmó que el *Slops* había estado permanentemente fondeado desde mayo de 1995 sin equipo de propulsión. Se tenía entendido que los residuos oleosos recuperados de las lavazas tratadas fueron vendidos como combustible de calidad inferior.

En julio de 2000 el Comité Ejecutivo examinó la cuestión de si el *Slops* estaba comprendido dentro de la definición de 'buque' conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992. 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 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.

Acciones judiciales

En octubre de 2001 dos empresas griegas entablaron una acción judicial en el tribunal de primera instancia del Pireo (Grecia) contra el propietario matriculado del *Slops* reclamando indemnización por costes de operaciones de limpieza y medidas preventivas de €1 536 528 (£1 millón) y €786 329 (£510 000) (más intereses), respectivamente. Los demandantes presentaron auto judicial al Fondo de 1992 en enero de 2002.

Las empresas alegaban que el propietario del *Slops* les había encargado que efectuaran operaciones de limpieza y adoptasen medidas preventivas en respuesta al derrame de hidrocarburos. Manifestaron también que habían informado diariamente al Ministerio griego de la Marina

Mercante sobre las operaciones que habían efectuado durante un periodo de 37 días. Mencionaron que un experto contratado por el Fondo de 1992 había vigilado las operaciones. Las empresas manifestaron que habían pedido al propietario del *Slops* que pagase los costes mencionados, pero que no lo había hecho.

Las empresas no se refirieron en su acción judicial al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992. Parecía que dicha acción se basaba en que el propietario del *Slops* no había cumplido sus obligaciones contractuales de pagar el coste de las operaciones.

La notificación de las acciones judiciales del Fondo de 1992 contra el propietario matriculado se rige por el artículo 7.6 del Convenio del Fondo de 1992. Tal notificación puede hacerse solamente si dicha acción se basa en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992. Esta acción no se basaba en dicho Convenio. Además, no se habían cumplido las disposiciones del Código Civil procesal griego sobre notificación de las acciones. El Director decidió por lo tanto que el Fondo de 1992 no interviniese en el proceso.

En febrero de 2002 las empresas mencionadas entablaron diferentes acciones judiciales contra el Fondo de 1992 en el tribunal de primera instancia del Pireo reclamando indemnización por el coste de operaciones de limpieza y medidas preventivas por las mismas sumas que la otra acción. El Fondo de 1992 fue informado de estas acciones en junio de 2002.

En sus alegatos, las empresas manifestaron que el *Slops* fue construido exclusivamente para el transporte marítimo de hidrocarburos (o sea que fue construido como petrolero), que contaba con un certificado de nacionalidad como nave y que todavía estaba matriculado como petrolero en el Registro marítimo del Pireo. Sostuvieron también que, incluso cuando el *Slops* funcionaba como unidad separadora de hidrocarburos (unidad de decantación de lavazas), flotaba en el mar, y que su única finalidad era transportar hidrocarburos en su casco. Mencionaron que el *Slops* no tenía seguro de responsabilidad conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992.

Las empresas manifestaron que el propietario matriculado no tenía otros bienes que el *Slops*, que había quedado destruido por el incendio y ni

siquiera tenía valor como chatarra. Argumentaban que habían tomado todas las medidas razonables contra el propietario del *Slops*, a saber acción judicial contra el propietario, investigación sobre la situación financiera del propietario, solicitud al tribunal de embargo de los bienes del propietario y de que este fuese declarado en quiebra. Sostuvieron que, como el propietario era manifiestamente incapaz de satisfacer sus demandas, tenían derecho a la indemnización de sus costes.

Ambas series de acciones fueron tramitadas por el tribunal en una audiencia celebrada el 8 de octubre de 2002. El tribunal dictó las sentencias el 13 de diciembre de 2002.

En cuanto a las acciones contra el propietario matriculado del *Slops*, que no compareció en la audiencia, el tribunal dictó sentencia en rebeldía contra él por las cuantías reclamadas más intereses.

Respecto a las acciones contra el Fondo de 1992, el tribunal falló en su sentencia que el *Slops* estaba comprendido dentro de la definición de 'buque' estipulada en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992. En opinión del tribunal, cualquier tipo de unidad flotante originalmente construida como nave de navegación marítima para el transporte de hidrocarburos es y sigue siendo un buque, aunque posteriormente sea convertida en otro tipo de unidad flotante, tal como una instalación flotante para la recepción y tratamiento de desechos oleosos, y pese a que esté inmóvil o que las máquinas hayan sido temporalmente precintadas o la hélice retirada.

El Tribunal dictaminó que el Fondo de 1992 pagase a las empresas €1 536 528 (£1 001 000) y €786 832 (£518 400) respectivamente, es decir, las cuantías reclamadas, más los intereses legales devengados desde la fecha de presentación del auto judicial (12 de febrero de 2002) hasta la fecha de pago y costas de €93 000 (£60 000).

El Director no quedó persuadido por las razones dadas por el tribunal de primera instancia. En su decisión, el Comité Ejecutivo expuso claramente las razones por las que el *Slops* no estaba comprendido en la definición de 'buque'. Como el asunto implica una cuestión importante de interpretación de una de las definiciones básicas

de los Convenios de 1992, el Director ha recomendado al Comité Ejecutivo que el Fondo de 1992 debería apelar contra la sentencia.

14.8 SINIESTRO EN ESPAÑA

(España, 5 de septiembre de 2000)

El siniestro

Entre el 5 y el 15 de septiembre de 2000, hidrocarburos persistentes alcanzaron varias playas de Lugo y La Coruña, en Galicia. Empezaron operaciones de limpieza de la orilla los bomberos locales de los ayuntamientos de Cervo y Xobe en el norte de Galicia.

Las investigaciones de las autoridades españolas indicaron que los hidrocarburos podrían haber sido descargados el 5 de septiembre de 2000 dentro de la Zona Económica Exclusiva española al norte de Galicia, posiblemente del petrolero maltés *Concordia I* (159 147 TRB), que había pasado por la zona a la hora supuesta del derrame, en viaje en lastre de Rotterdam (Países Bajos) a Sidi Kerir (Egipto). Las autoridades francesas habían informado previamente a las autoridades españolas sobre una descarga de hidrocarburos del *Concordia I* en el Golfo de Vizcaya el 5 de septiembre de 2000.

Las autoridades españolas subieron a bordo del *Concordia I* en Algeciras (España) el 7 de septiembre de 2000 y tomaron muestras de hidrocarburos de varios tanques. Según las autoridades españolas, los análisis de las muestras de hidrocarburos de las playas contaminadas eran iguales a los de las muestras tomadas del *Concordia I*. El propietario del buque ha sostenido que los hidrocarburos no procedían del *Concordia I*.

El *Concordia I* estaba matriculado en la Standard Steamship Owners' Protection and Indemnity Association (Bermuda) Ltd (Standard Club).

Reclamaciones de indemnización

Los ayuntamientos de Cervo y Xobe han presentado reclamaciones por un total de Pts 1 millón o €6 000 (£3 800) al Standard Club y al Fondo de 1992 respecto a los costos de las operaciones de limpieza.

La cuantía de limitación aplicable al *Concordia I* conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 es 59, 7 millones de DEG (£50 millones).

Aplicabilidad de los Convenios

Las autoridades españolas han facilitado al Fondo de 1992 los datos obtenidos de los análisis de las muestras de hidrocarburos tomadas del *Concordia I* y de las muestras de hidrocarburos recogidas de las orillas.

El Director examinó los datos facilitados por las autoridades españolas y concuerda con su conclusión de que los hidrocarburos del *Concordia I* corresponden a los hidrocarburos contaminantes de las orillas afectadas. El Fondo de 1992 informó a las autoridades españolas y al Standard Club de sus conclusiones y ha facilitado al Club copias de los datos analíticos para su examen. El Standard Club ha procurado otra opinión técnica sobre la interpretación de los datos analíticos.

En octubre de 2002 el Comité Ejecutivo decidió autorizar al Director a efectuar, en nombre del Fondo de 1992, las liquidaciones finales de todas las reclamaciones derivadas de este siniestro en el caso de que los demandantes no lograsen obtener indemnización en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, pero pudiesen demostrar a satisfacción del Director que los daños de contaminación fueron causados por hidrocarburos persistentes que provenían de un buque tal como se define en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992.

14.9 SINIESTRO EN SUECIA

(Suecia, 23 de septiembre de 2000)

El siniestro

Entre el 23 de septiembre y el 9 de 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, el Servicio de Rescate sueco y autoridades locales emprendieron operaciones de limpieza, cuyo resultado fue la recogida de unos 20 m³ de hidrocarburos del mar y de la costa.

Las investigaciones por parte 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 80). 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 su asegurador sostienen que los hidrocarburos no procedían del *Alambra*.

Limitación de la responsabilidad

La cuantía de limitación aplicable al *Alambra* conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 es 32 684 760 DEG (£27,6 millones).

Reclamaciones de indemnización

La Guardia Costera incurrió en costos por operaciones de limpieza de un total de SEK 1,1 millones (£80 000). El Servicio de Rescate, junto con las autoridades locales, incurrieron en costos por operaciones de limpieza de un total de SEK 4,1 millones (£290 000). La cuantía total de las reclamaciones sería por tanto muy inferior a la cuantía de limitación aplicable al *Alambra*.

Las autoridades suecas han informado al Director que pensaban presentar sus reclamaciones de indemnización al propietario en la primavera de 2003. Aquellas han indicado además que, en caso de que no consigan recibir indemnización del propietario del buque, considerarán promover reclamaciones contra el Fondo de 1992. No obstante, a fin de poder obtener indemnización del Fondo de 1992, las autoridades tendrían que 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.

Las autoridades suecas han comunicado al Fondo de 1992 los resultados de un análisis de muestras

de hidrocarburos transportados a bordo del *Alambra* y de muestras de hidrocarburos hallados en varias islas suecas. El Fondo de 1992 está examinando la documentación facilitada por las autoridades suecas.

Procedimientos judiciales

La Guardia Costera sueca impuso una multa por contaminación de las aguas de SEK 439 000 (£30 000) al propietario del *Alambra* en virtud de la Ley de 1980 sobre Medidas contra la contaminación procedente de los buques.

El propietario del buque apeló contra esa decisión ante el Tribunal de distrito de Estocolmo solicitándole que revocase la decisión de la Guardia Costera, alegando que las autoridades suecas carecían de competencia para imponer una multa por contaminación de aguas en este caso, dado que la supuesta descarga había sido realizada por un buque extranjero y tuvo lugar en la Zona Económica de Suecia, y la multa se impuso después de que el *Alambra* hubiera abandonado esa zona. El propietario solicitó, además, que se desestimase la causa puesto que no se había producido ninguna descarga de hidrocarburos desde el *Alambra*.

En una decisión pronunciada en julio de 2002, el Tribunal de distrito consideró el primer fundamento alegado por el propietario del buque, esto es, el sobreseimiento de la causa por carecer las autoridades suecas de competencia para imponer una multa por contaminación de aguas con respecto a la descarga en cuestión. El Tribunal de distrito desestimó la petición del propietario del buque por sobreseimiento de la causa en base a ese fundamento.

El propietario del buque ha apelado contra la decisión del Tribunal de distrito de Estocolmo ante el Tribunal de Apelaciones de Estocolmo, que en septiembre de 2002 confirmó la decisión del Tribunal. El propietario del buque ha solicitado que se le otorgue autorización para apelar al Tribunal Supremo.

14.10 NATUNA SEA

(Indonesia, 3 de octubre de 2000)

Véanse páginas 83 a 85.

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 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 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 aguas costeras danesas, contaminando las orillas de varias islas, entre ellas Falster, Farø, Bogø y Møn.

Tanto el *Baltic Carrier* como el *Tern* estaban inscritos en Assuranceforeningen Gard (el Gard Club).

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).

En julio de 2002, mientras se efectuaban trabajos de renovación en una calzada entre Bogø y Møn, se descubrió que se estaban vertiendo al mar los hidrocarburos que habían quedado atrapados entre las rocas debajo de la calzada. Las autoridades locales y los contratistas que intervenían en los trabajos de renovación consideraron dos opciones para acometer el problema. La primera era continuar con los trabajos de renovación proyectados, reconociendo que habría interrupciones para los trabajos de limpieza cuando se vertieran hidrocarburos. La segunda opción, que fue la que al final se adoptó, consistía en dejar sin tocar las rocas oleosas y colocar más material encima. El contratista ha calculado que ello redundaría en un aumento de

los costos del proyecto de renovación de unos DKr 1,8 millones (£150 000).

Contaminación por hidrocarburos en Rostock y Ventspils

Después del abordaje, el *Tern* se dirigió a Rostock (Alemania) donde se descubrió que unas 230 toneladas de hidrocarburos 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 DM 600 (£190).

El *Tern* se dirigió luego a Ventspils (Letonia) para descargar su carga, y se produjo una nueva fuga de hidrocarburos del *Baltic Carrier* en Ventspils. El Gard Club contrató a un contratista local en nombre del propietario del *Tern* 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 del propietario del terminal a lo largo del cual ocurrió el derrame, de la Organización del Medio Marino, un puerto de yates, pescadores y los propietarios de otras naves que se encontraban en el puerto en ese entonces. Se tiene entendido que el Gard Club ha liquidado las reclamaciones de contaminación por hidrocarburos en las mejores condiciones posibles.

El Gard Club no ha indicado si piensa sostener que las reclamaciones originadas en Ventspils están comprendidas en el ámbito de aplicación del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 en lo que se refiere al siniestro del *Baltic Carrier*.

En junio de 2001, el Comité Ejecutivo consideró la cuestión de si los derrames de hidrocarburos del *Baltic Carrier* procedentes del *Tern* estaban comprendidos 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.



Baltic Carrier: La limpieza de las estructuras artificiales puede ser difícil y cara

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).

Una serie de 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 su sesión celebrada en octubre de 2001, el Comité Ejecutivo consideró de nuevo la cuestión de si los derrames de hidrocarburos del *Baltic Carrier* procedentes del *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 teórica. 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 investigaciones sobre la causa del siniestro en Ventspils y pidieron 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

Categoría de reclamación	Cuantía reclamada (DKr)	Cuantía liquidada (DKr)
Limpieza en la costa	15,9 millones	15,9 millones
Eliminación de hidrocarburos	17,4 millones	17,4 millones
Vigilancia ambiental	258 000	258 000
Piscifactorías	33,9 millones	19,7 millones
Varias reclamaciones de menor importancia	2,7 millones	1,6 millones
Total	70,2 millones (£6,2 millones)	54,9 millones (£4,8 millones)

por el propietario del buque sin ninguna intervención del Fondo de 1992, la cuestión de la aplicabilidad de los Convenios de 1992 al derrame en Ventspils también se podría volver teórica.

El Director no ha logrado obtener más información sobre la causa del derrame en Ventspils. Consideraba, sin embargo, que hasta que se conozcan más detalles sobre los acontecimientos que llevaron al derrame, y hasta que el Gard Club decida si ha de sostener o no que sus reclamaciones subrogadas por daños de contaminación en Ventspils deben ser pagadas con cargo a la cuantía de limitación aplicable al *Baltic Carrier*, era prematuro que el Comité Ejecutivo adoptase una decisión acerca de si el derrame está comprendido en el ámbito de aplicación de los Convenios de 1992.

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.

El cuadro arriba resume las reclamaciones que ha liquidado el Gard Club.

Se están evaluando reclamaciones por un total de DKr 42,6 millones (£3,7 millones) respecto a los costos de operaciones de limpieza en el mar y en la costa.

Se esperan nuevas reclamaciones, por ejemplo una respecto a la contaminación de la calzada arriba referida. Aún no es posible efectuar una evaluación de la cuantía total de las reclamaciones

reconocidas para la indemnización. No es probable, sin embargo, que se rebase la cuantía de limitación aplicable al *Baltic Carrier* (véase a continuación) y que el Fondo de 1992 tenga que pagar indemnización.

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 DKr 118 millones (£10,4 millones).

14.12 ZEINAB

(Emiratos Árabes Unidos, 14 de abril de 2001)

Véanse páginas 85 a 86.

14.13 SINIESTRO EN GUADALUPE

(Guadalupe, 30 de junio de 2002)

El siniestro

El 23 de julio de 2002 el alcalde de Petit-Bourg (Guadalupe, Antillas) informó al Fondo de 1992 de un siniestro de contaminación que afectó a la costa de esta población el 30 de junio de 2002.

El 1 de julio de 2002 el alcalde hizo pública una prohibición de bañarse en el mar de Petit-Bourg hasta que se concluyeran las operaciones de limpieza. El 5 de julio se impuso una veda prohibiendo la pesca de caña, en espera de los resultados de los análisis efectuados por el Departamento de Sanidad y Salud.

Reclamaciones de indemnización

El alcalde ha calculado los costos de las operaciones de limpieza en aproximadamente €340 000 (£220 000). Ha manifestado que el Departamento de Guadalupe tiene intención de presentar reclamaciones de indemnización al Fondo de 1992.

Aplicabilidad de los Convenios

Guadalupe es un Departamento de Francia, que es Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y en el Convenio del Fondo de 1992.

El alcalde de Petit-Bourg ha manifestado que la contaminación resultó de una descarga ilegal en el mar y que las autoridades están intentando identificar el buque responsable. Se han enviado muestras de los hidrocarburos a un laboratorio de Francia para su análisis. El Fondo de 1992 ha pedido que se le mantenga informado sobre los resultados del análisis.

El Comité Ejecutivo decidió en octubre de 2002 autorizar al Director a efectuar, en nombre del Fondo de 1992, las liquidaciones finales de todas las reclamaciones derivadas de este siniestro en el caso de que los demandantes no lograsen obtener indemnización conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, pero lograsen demostrar a satisfacción del Director que la contaminación fue causada por hidrocarburos persistentes procedentes de un buque tal como se define en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992.

14.14 SINIESTRO EN EL REINO UNIDO

(Reino Unido, 29 de septiembre de 2002)

El siniestro

El 29 de septiembre de 2002 una cantidad desconocida de hidrocarburos emulsionados alcanzó una extensión de 3 kilómetros de costa del Canal de la Mancha cerca de Hythe, Kent (Reino Unido). La limpieza de las costas fue llevada a cabo por contratistas designados por el municipio del distrito de Shepway con la ayuda del municipio del condado de Kent. Se recogió un total de 24 toneladas de material de desechos oleosos, que se llevaron a una instalación de eliminación en Kent. Se ha calculado provisionalmente que los

costos de la limpieza ascienden a £7 000 aproximadamente.

Aplicabilidad de los Convenios

Las autoridades locales pidieron al Organismo Marítimo y de Guardacostas (MCA) que analizaran las muestras de los hidrocarburos, cuyos resultados se enviaron al Fondo de 1992.

En el informe del análisis elaborado para la MCA por un laboratorio de Escocia se llegó a la conclusión de que los residuos de los hidrocarburos recogidos de la costa provienen probablemente de un derrame de crudo pesado de Oriente Medio. El Fondo de 1992 se mostró de acuerdo con esta conclusión. Como no hay refinerías ni oleoductos de petróleo crudo en las inmediaciones de Hythe, el Fondo de 1992 llegó además a la conclusión que los hidrocarburos procedían probablemente de un petrolero, es decir un 'buque' conforme a la definición que figura en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992.

En su sesión de octubre de 2002, el Comité Ejecutivo decidió autorizar al Director a efectuar liquidaciones finales en nombre del Fondo de 1992 de todas las reclamaciones derivadas del siniestro en caso de que los demandantes no pudiesen obtener indemnización en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, pero pudiesen demostrar a satisfacción del Director que los daños por contaminación fueron causados por hidrocarburos persistentes que procedían de un buque conforme a la definición que figura en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992.

Extensas investigaciones del MCA no revelaron derrames de hidrocarburos de buques en tránsito por la zona ni de aeronaves que pasasen por encima. Un estudio anterior del MCA sobre movimientos de petroleros en el Canal de la Mancha indicó que entre cinco y diez petroleros (cargados y sin carga) transitan cada día por la zona. Pese a las extensas indagaciones, el MCA no logró identificar el buque responsable de la descarga.

Se prevé que la reclamación respecto a operaciones de limpieza se presentará al Fondo de 1992 a principios de 2003.

14.15 PRESTIGE

(España, 13 de noviembre de 2002)

El siniestro

El 13 de noviembre de 2002, el buque tanque *Prestige* (42 820 TRB), matriculado en las Bahamas, en travesía de Ventpils (Letonia) a Singapur, sufrió daños estructurales en mar gruesa a unas 30 millas del Cabo Finisterre (España). El *Prestige* fue a la deriva hasta llegar a 5 millas de la costa, antes de que los buques de salvamento pudieran sujetar cabos al petrolero el 14 de noviembre de 2002. El buque fue remolcado lejos de la costa y el 19 de noviembre de 2002 se partió en dos aproximadamente a 170 millas al oeste de Vigo (España). Ambas secciones del buque se hundieron a una profundidad aproximada de 3 500 metros. Todos los tripulantes fueron rescatados por vía aérea antes de la rotura del buque.

El *Prestige* transportaba una carga de 77 000 toneladas de fueloil pesado, derramándose una cantidad desconocida del mismo antes que el buque se partiera. Otra cantidad desconocida de hidrocarburos se derramó al partirse en dos el petrolero.

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

Operaciones de limpieza

Estuvo al frente de las operaciones de limpieza en aguas españolas la Sociedad Nacional de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR). Se emprendió una operación de envergadura para recuperar los hidrocarburos en el mar, con buques de España, Bélgica, Dinamarca, Francia, Alemania, Italia, Países Bajos, Noruega, Portugal y el Reino Unido que participaron en la limpieza. La intervención fue obstaculizada con frecuencia por la inclemencia del tiempo, y los buques que carecían de capacidad para calentar la carga tuvieron dificultad en descargar los hidrocarburos recuperados. También participaron en la limpieza hasta 1 000 embarcaciones de pesca en aguas costeras abrigadas. Se informó que se recogieron del mar unas 12 500 toneladas de mezcla de agua e hidrocarburos. Aunque el nivel de limpieza en el mar fue reducido a mediados de diciembre, se esperaba que las operaciones continuasen por algún tiempo.

También se intentó una operación de envergadura para proteger varias rías y zonas sensibles por medio de barreras defensivas flotantes. Se desplegaron más de 20 000 metros de barreras flotantes y otros 36 000 metros, en buena parte traídas de fuera de España, las que se colocaron en lugares clave para su despliegue en caso de nuevas amenazas del petróleo en el mar.

La limpieza manual de las orillas en España fue emprendida por una fuerza laboral que comprendía personal militar y municipal, contratistas y voluntarios. Intervinieron en la limpieza unas 5 500 personas a mediados de diciembre. Se espera que continúe por un tiempo considerable la limpieza en tierra.

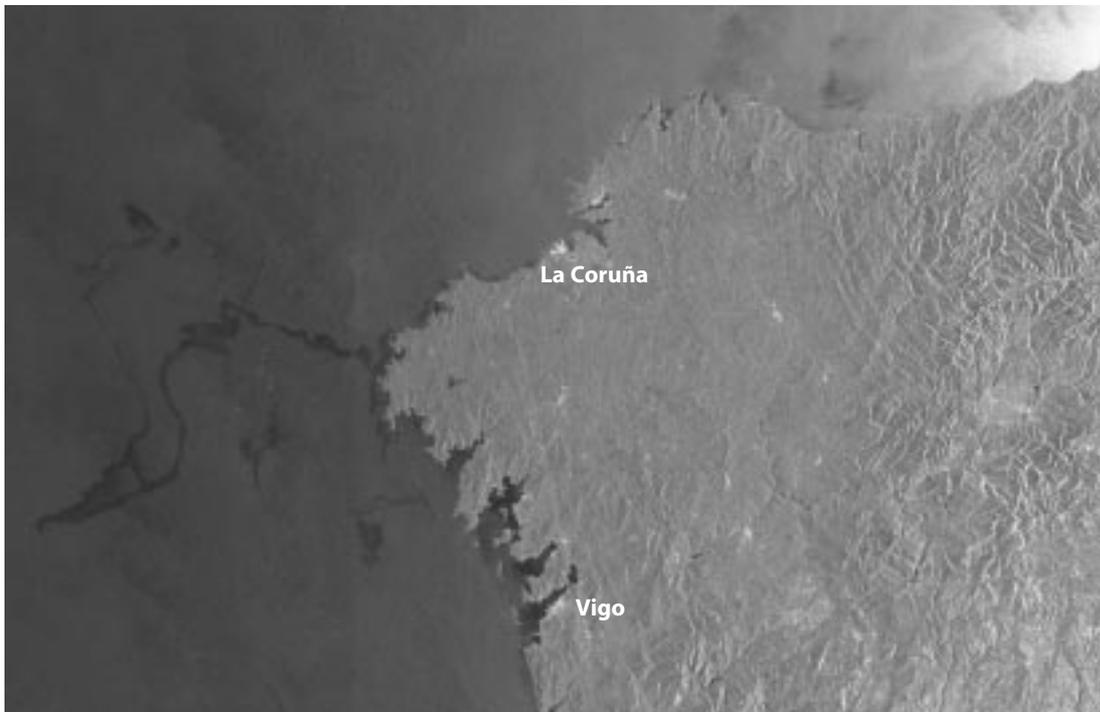
Los desechos oleosos líquidos, principalmente procedentes de las operaciones de limpieza en el mar, fueron almacenados en dos instalaciones de recepción de desechos del MARPOL y una central eléctrica, y serán reciclados en su momento. Los desechos sólidos generados por las operaciones de limpieza en tierra se almacenarán temporalmente hasta que se hayan identificado opciones para su eliminación definitiva.

El London Club y el Fondo de 1992 han seguido las operaciones de limpieza a través de expertos de la International Tanker Owners Pollution Federation Ltd (ITOPF) y una red de inspectores españoles.

Impacto del derrame

Al 31 de diciembre de 2002 unas 270 playas a lo largo de un tramo de 800 km de la costa española entre Bilbao en el norte y Vigo en el oeste habían quedado contaminadas con los hidrocarburos en diversos grados. La mayor contaminación ocurrió entre La Coruña y el Cabo Touriñán. No obstante, se esperaba que aumentase el grado y extensión de la contaminación a medida que los vientos y las corrientes arrastrasen más hidrocarburos a la costa. Se preveía asimismo que los hidrocarburos alcanzarían la costa sudoeste de Francia a principios de enero de 2003.

La pesca y la maricultura son industrias muy importantes en Galicia, y el Consejo de Pesca de Galicia, la autoridad reguladora, impuso una veda a la pesca y marisqueo en una extensa zona. Una serie de piscifactorías en tierra, plantas depuradoras y acuarios, todos los cuales dependen de un suministro regular de agua de mar limpia,



Prestige: Imagen desde satélite de los hidrocarburos frente a la costa noroeste de España (Galicia)

quedaron afectados a consecuencia del arrastre de los hidrocarburos en su toma de agua. En algunos casos la situación se consideró tan grave que las autoridades insistieron en que se destruyesen las existencias de marisco. Un perito de pesca español contratado por el Fondo de 1992 y el London Club siguió los efectos de la contaminación en la pesca y maricultura.

Los hidrocarburos entraron también en aguas portuguesas, si bien al 31 de diciembre de 2002 no habían llegado a la costa de Portugal.

Dado el impacto esperado en la costa francesa, las autoridades francesas habían activado, llegado el 31 de diciembre de 2002, el plan nacional de emergencia del litoral (Plan Polmar Terre).

Los restos del naufragio

Las dos partes hundidas del *Prestige* contienen importantes cantidades de hidrocarburos. Un reconocimiento llevado a cabo por un minisubmarino francés reveló una fuga de hidrocarburos de varias aberturas en los tanques, algunas semanas después del hundimiento, a pesar de que la temperatura ambiente en el fondo del mar ronda los 3-4° C. Se calculó la cantidad

de hidrocarburos que se derramaba entre 50 y 125 toneladas diarias.

El *Prestige* había cargado fueloil pesado con dos especificaciones diferentes, una con una temperatura de fluidez (la temperatura por debajo de la cual no fluye el petróleo) de 12°C y la otra con una temperatura de fluidez de 3°C. Ambos tipos de hidrocarburos se combinaron en los tanques del *Prestige* para producir un hidrocarburo compuesto con una temperatura de fluidez de 6°C. Se esperaba que disminuyera con el tiempo el ritmo de escape de los hidrocarburos.

Las autoridades españolas establecieron un comité científico para estudiar qué medidas, en su caso, se debían adoptar para ocuparse de la carga restante a bordo de las dos secciones del buque hundido.

Reclamaciones de indemnización

Las operaciones de limpieza emprendidas por las autoridades españolas en mar y tierra se traducirán en reclamaciones por cuantías importantes de los Gobiernos central y regional españoles, los Estados que prestaron asistencia, los contratistas de limpieza, abastecedores de equipo

y autoridades municipales. La eliminación de los hidrocarburos dará lugar asimismo a reclamaciones de gran magnitud. Si las autoridades deciden eliminar los hidrocarburos restantes de los restos del naufragio, ello acarreará costes sustanciales.

Se espera que las reclamaciones de los sectores de pesca y maricultura en España serán muy elevadas, particularmente si se mantienen las vedas de pesca durante varios meses. También se pueden prever reclamaciones del sector turístico español, si bien la limpieza de las orillas afectadas debería concluir bastante antes del comienzo de la temporada turística de 2003.

Cabe esperar reclamaciones respecto a daños por contaminación y medidas preventivas en Francia y Portugal. La costa sudoeste de Francia cuenta con una importante industria de turismo, lo que podría llevar a reclamaciones sustanciales si se produce una grave contaminación de las orillas.

Es imposible hacer un cálculo de la cuantía total de las reclamaciones en esta coyuntura, pero se espera que rebasará la cuantía total disponible en virtud de los Convenios de 1992, 135 millones de DEG (£114 millones).

La cuantía de limitación aplicable al *Prestige* en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 es aproximadamente 18,9 millones de DEG o €24,4 millones (£15,9 millones).

Oficina de Reclamaciones en España

En previsión de un gran número de reclamaciones relativas a daños por contaminación en España, y tras consultar con el Gobierno español y el Gobierno Regional de Galicia (Xunta), el London Club y el Fondo de 1992 establecieron una Oficina de Reclamaciones en La Coruña. La oficina entró en pleno funcionamiento el 20 de diciembre de 2002.

Antes de la inauguración oficial de la Oficina de Reclamaciones en La Coruña, tres ciudadanos franceses, uno de los cuales había sido responsable en diciembre de 2001 de demoler parte de la Oficina de Reclamaciones en Lorient (establecida para tramitar las reclamaciones derivadas del siniestro del *Erika*), entraron por la fuerza en la oficina de La Coruña el 12 de diciembre de 2002 cuando el administrador recién designado y su adjunta entraban en el edificio. Pese a apelar a la calma el administrador, los intrusos embadurnaron la pared del vestíbulo con las palabras 'FIDAC, Erika, Prestige', con el fueloil recogido de la orilla. Luego entraron por la fuerza en la oficina de la segunda planta, con un recipiente de fueloil y se negaron a desalojarla hasta que llegase la televisión y la prensa. Por fin la policía llegó primero y persuadió a los intrusos para que desalojaran el local sin violencia. Tras ser interrogados en la comisaría cercana, los tres intrusos fueron puestos en libertad sin cargo, aunque uno de ellos afirmó que asaltaría la oficina otra vez en el Año Nuevo.

ANEXOS

ANEXO I

ESTRUCTURA DE LOS FIDAC

ÓRGANOS RECTORES DEL FONDO DE 1992

ASAMBLEA

Integrada por todos los Estados Miembros

6ª sesión extraordinaria y 7ª sesión ordinaria

Presidente: Sr W Oosterveen (Países Bajos)
 Vicepresidentes: Profesor H Tanikawa (Japón)
 Sr J Aguilar Salazar (México)

COMITÉ EJECUTIVO

16ª – 18ª sesiones

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

19ª sesión

Presidente: Sr J Rysanek (Canadá)
 Vicepresidente: Sr K Amarantidis (Grecia)

Camerún	Grecia	Polonia
Canadá	Islas Marshall	Reino Unido
España	Italia	República de Corea
Filipinas	Liberia	Singapur
Francia	México	Suecia

CONSEJO ADMINISTRATIVO DEL FONDO DE 1971

Integrado por todos los Estados que hayan sido en un periodo cualquiera Miembros del Fondo de 1971

7ª, 8ª y 9ª sesiones

Presidente: Sr R Malik (Malasia)

SECRETARÍA CONJUNTA*Funcionarios*

Director:	Sr Måns Jacobsson
Director Adjunto/Asesor Técnico:	Sr Joe Nichols
Asesor Jurídico:	Sr Masamichi Hasebe
Jefe, Departamento de Reclamaciones:	Sr José Maura
Responsable de Reclamaciones:	Sr Patrick Joseph
Responsable de Reclamaciones:	Sra Laura Plumb
Jefe, Departamento de Finanzas y Administración:	Sr Ranjit Pillai
Oficial de TI:	Sr Robert Owen
Administradora de Personal:	Sra Rachel Dockerill
Oficial de Finanzas:	Sra Latha Srinivasan
Administrador de Logística:	Sr Modesto Zotti
Jefe, Departamento de Relaciones Exteriores y de Conferencias:	Sra Catherine Grey
Traductora Superior de francés/Revisora:	Sra Marianne Sirgent
Administradora de Publicaciones y de Conferencias:	Sra Jill Copley

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 2001, aprobados por el Consejo Administrativo del Fondo de 1971 en su 9ª sesión y por la Asamblea del Fondo de 1992 en su 7ª 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 2001.

G Miller
Director
por el Interventor y Auditor General
National Audit Office, Reino Unido
31 de enero de 2003

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 2001

Contenido:

- **SINOPSIS**
- **ALCANCE Y ENFOQUE DE LA AUDITORÍA**
- **CONCLUSIONES DETALLADAS**
- **CONTINUACIÓN DE LAS RECOMENDACIONES ANTERIORES**

SINOPSIS

Resultados generales 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”) de acuerdo con los Reglamentos financieros y 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.
- 2 Mi examen no reveló deficiencia o error alguno que considerara esencial para la exactitud, integridad y validez de los estados financieros en su conjunto, por lo que he pronunciado una opinión sin reservas sobre los estados financieros del Fondo de 1971 correspondientes al ejercicio económico finalizado el 31 de diciembre de 2001.
- 3 Las observaciones derivadas de la auditoría figuran a continuación y en la sección de este informe titulada Conclusiones detalladas.

Sobre gastos de reclamaciones

- 4 Los pagos totales del Fondo de 1971 por reclamaciones o relativos a reclamaciones en 2001 ascendieron a £20,5 millones. Mi personal examinó una muestra de estos pagos de reclamaciones y los consideró adecuadamente justificados y conformes al Reglamento del Fondo y los procedimientos establecidos. Asimismo, confirmó que las reclamaciones se habían verificado y liquidado en la medida más oportuna posible, teniendo en cuenta los debidos intereses del Fondo y de los demandantes.

Sobre el funcionamiento de los controles financieros

- 5 Además de examinar los gastos de reclamaciones, mi personal examinó los sistemas generales de control financiero en la Secretaría del Fondo. La revisión cubrió los procedimientos en relación con:
 - Pagos de reclamaciones;
 - Ingresos por contribuciones;
 - Nóminas;
 - Gastos administrativos; y
 - Previsión de efectivo e inversión del excedente de efectivo.
- 6 Halló que estos sistemas contaban con suficientes sistemas de control y que se habían respetado los procedimientos de control. En cuanto a los controles relativos a la inversión de efectivo mantenido en espera de la liquidación de las reclamaciones, mi personal constató que la Secretaría había respetado su política de inversión declarada, que abarca la idoneidad y el alcance de la inversión con determinadas instituciones financieras.

ALCANCE Y ENFOQUE DE LA AUDITORÍA

Alcance de la auditoría

- 7 He revisado los estados financieros del Fondo internacional de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos 1971 correspondientes al ejercicio económico finalizado el 31 de diciembre de 2001. Mi examen se llevó a cabo teniendo en cuenta las disposiciones del Convenio del Fondo de 1971 y el artículo 13 del Reglamento financiero del Fondo de 1971. La Secretaría del Fondo de 1971, 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.

Objetivos de la auditoría

- 8 El principal objetivo de la auditoría fue formarme una opinión en cuanto a si los ingresos y los gastos registrados en 2001 por el Fondo General y el Fondo de Reclamaciones Importantes habían sido recibidos y efectuados para los fines aprobados por la Asamblea del Fondo de 1971; si los ingresos y los gastos fueron correctamente clasificados y registrados de acuerdo con el Reglamento financiero del Fondo de 1971; y si los estados financieros reflejaban fielmente la situación financiera al 31 de diciembre de 2001.

Normas de la auditoría

- 9 Mi auditoría de los estados financieros del Fondo de 1971 correspondientes a 2001 se llevó a cabo de conformidad 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. Estas normas exigen que planifique y lleve a cabo la auditoría de manera tal que obtenga una certeza razonable de que los estados financieros del Fondo de 1971 no contengan errores.

Enfoque de la auditoría

- 10 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. Además, se llevó a cabo otro examen para garantizar que los estados financieros reflejaran con precisión los registros contables del Fondo de 1971 y que se presentaran fielmente.
- 11 De conformidad con las Normas Comunes de Auditoría, mi auditoría incluyó el examen basado en pruebas de los justificantes de los importes y de la publicación de las cuentas en los estados financieros. Esto incluyó:
- Una revisión general de los procedimientos de contabilidad del Fondo de 1971;
 - Una evaluación de los controles internos de los ingresos y gastos; cuentas bancarias; cuentas por cobrar y cuentas por pagar; y suministros y equipos;
 - Pruebas sustantivas de las transacciones de todo tipo;
 - Pruebas sustantivas de los saldos registrados al final del ejercicio; y
 - Un examen final para garantizar que los estados financieros reflejaran con precisión los registros contables del Fondo de 1971 y que se presentaran fielmente.
- 12 Estos procedimientos de auditoría tienen como finalidad principal dar una idea 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.

Informes

- 13 Durante la auditoría, mi personal buscó las explicaciones que consideró necesarias en tales circunstancias sobre cuestiones surgidas del examen de los controles internos, los registros contables y los estados financieros. Las observaciones sobre cuestiones que considero se deberían poner en conocimiento de la Asamblea figuran en el presente informe. Según la práctica usual, mi personal formuló conclusiones adicionales en una carta de fiscalización dirigida al Director.

Conclusiones de la auditoría

- 14 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 una opinión sin reservas sobre los estados financieros del Fondo de 1971 correspondientes al ejercicio económico finalizado el 31 de diciembre de 2001.

CONCLUSIONES DETALLADAS

Gastos de reclamaciones

- 15 Los pagos totales del Fondo de 1971 por reclamaciones o relativos a reclamaciones en 2001 ascendieron a £20,5 millones, en comparación con £21,2 millones en 2000, y se efectuaron en su mayor parte con respecto a los siniestros del *Sea Prince* (51 por ciento), *Sea Empress* (17 por ciento), *Braer* (18 por ciento) y *Nissos Amorgos* (9 por ciento).
- 16 Mi personal examinó una muestra de estos pagos con respecto a los documentos justificativos conservados en la sede de la Secretaría en Londres y discutió las reclamaciones subyacentes con personal clave de la Secretaría, incluido el Director, el Jefe del Departamento de Reclamaciones y el Asesor Jurídico.
- 17 Además, mi personal revisó las reclamaciones para garantizar que todas habían sido tratadas conforme a los Reglamentos y procedimientos establecidos del Fondo de 1971. Asimismo, confirmó que las reclamaciones se habían verificado y liquidado en la medida más rápida posible, teniendo en cuenta los debidos intereses del Fondo y de los demandantes.
- 18 En general, mi personal halló que los pagos se habían justificado de manera adecuada; y que las reclamaciones respectivas habían sido tramitadas de conformidad con los Reglamentos y se habían liquidado oportunamente.

Controles financieros

- 19 Mi personal revisó los principales sistemas de control financiero en la Secretaría del Fondo de 1971 en relación con:
- Gastos de reclamaciones;
 - Ingresos por contribuciones;
 - Gastos por nóminas;
 - Gastos administrativos; y
 - Previsión de efectivo e inversión del excedente de efectivo.
- 20 Mi personal halló que existían controles satisfactorios para estos sistemas, y las pruebas de auditoría indicaron que se respetaban los procedimientos de control.
- 21 En cuanto a los controles relacionados con las inversiones de efectivo mantenido en espera de la liquidación de reclamaciones, el Fondo de 1971 tiene una política de inversiones que establece los tipos de instituciones financieras (y la calificación crediticia exigida para estas instituciones) en las que el Fondo puede invertir. El Órgano Asesor de Inversiones somete la política a revisiones y asesora al Director con respecto a las instituciones idóneas para colocar las inversiones del Fondo.
- 22 Mi personal revisó las actas del Órgano Asesor de Inversiones y probó una muestra de las inversiones en manos del Fondo de 1971. Confirmó que las inversiones se habían efectuado de conformidad con la política de inversión declarada.

Otros asuntos financieros

Cantidades canceladas y fraude

- 23 La Secretaría me ha informado que, durante el ejercicio económico, no hubo cantidades canceladas ni se registraron casos de fraude o de presunto fraude.

SEGUIMIENTO DE LAS RECOMENDACIONES FORMULADAS EN MI AUDITORÍA DEL EJERCICIO ANTERIOR

- 24 En mi informe de 2000, además de las observaciones sobre los gastos de reclamaciones y los controles financieros, formulé observaciones sobre cuestiones relativas a la continuación del Fondo de 1971.

Cuestiones relativas al Fondo de 1971 como empresa en marcha

- 25 La creación del Fondo de 1992 ha tenido como consecuencia una correspondiente disminución en la participación en el Fondo de 1971. Como he observado en mis informes anteriores, surgió con ello la posibilidad de que, en algún momento, la base contributiva decreciente del Fondo de 1971 sería insuficiente para cubrir las reclamaciones de indemnización y los costes administrativos relacionados con un futuro siniestro importante.
- 26 En mi informe de 2000, comenté el hecho de que esta incertidumbre había quedado eliminada durante el año 2000, ya que el Fondo había podido asegurarse en el Lloyd's de Londres contra el coste de nuevos siniestros.
- 27 A raíz de la aprobación de un Protocolo al Convenio del Fondo de 1971 en una Conferencia Diplomática en septiembre de 2000, el Convenio del Fondo de 1971 deja de estar en vigor el 24 de mayo de 2002 cuando el número de Estados miembros se reduce a 24. El Convenio no se aplicará a los siniestros que ocurran después de esa fecha.
- 28 Cabe observar que la terminación del Convenio del Fondo de 1971 no entrañará por sí misma la liquidación del Fondo de 1971, toda vez que la liquidación sólo puede tener lugar una vez que todas las reclamaciones derivadas de los siniestros pendientes hayan sido liquidadas y todos los gastos hayan sido pagados. Se seguirán elaborando y certificando los estados financieros del Fondo de 1971 hasta que hayan sido efectuados todos los pagos en relación con las reclamaciones pendientes, y se haya liquidado el Fondo de 1971.

AGRADECIMIENTO

- 29 Deseo expresar mi aprecio por la cooperación dispuesta y asistencia prestadas por el Director y su personal en el transcurso de mi auditoría.

Sir John Bourn
Interventor y Auditor General, Reino Unido
Auditor Externo
30 de junio de 2002

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 2001 DICTAMEN 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 V, 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 2001. 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 planeé y lleve a cabo mi auditoría de modo que obtenga una certeza razonable de que los estados financieros no contengan errores. Una auditoría supone examinar las pruebas que justifican las cifras y la consignación de datos de los estados financieros. Asimismo, una auditoría supone evaluar los principios de contabilidad utilizados y cálculos importantes efectuados por el Director, así como la 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 2001 y los resultados del ejercicio entonces finalizado; y se han preparado de acuerdo con los principios contables establecidos del Fondo de 1971, aplicados en forma coherente con los del ejercicio económico anterior.

Además, en mi opinión las transacciones del Fondo de 1971 que fueron comprobadas en el marco 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 informe por extenso sobre mi auditoría de los estados financieros del Fondo.

Sir John Bourn

Interventor y Auditor General, Reino Unido

Auditor Externo

30 de junio de 2002

ANEXO V

FONDO GENERAL

FONDO DE 1971: CUENTA DE INGRESOS Y GASTOS CORRESPONDIENTES AL EJERCICIO ECONÓMICO DEL 1 DE ENERO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2001

	2001		2000	
	£	£	£	£
INGRESOS				
Contribuciones				
Contribuciones Iniciales	-		4 187	
Ajuste de evaluaciones de ejercicios anteriores	14 454		10 275	
Total contribuciones		14 454		14 462
Varios				
Transferencia del Fondo de Reclamaciones				
Importantes del <i>Haven</i>	-		299 693	
Intereses sobre préstamos al FRI del <i>Vistabella</i>	16 487		20 145	
Intereses sobre préstamos al FRI del <i>Pontoon 300</i>	12 786		5 254	
Intereses sobre contribuciones vencidas	3 544		5 667	
Intereses sobre inversiones	348 592		537 021	
Total varios		381 409		867 780
TOTAL INGRESOS		395 863		882 242
GASTOS				
Gastos de la Secretaría				
Obligaciones contraídas		880 800		1 214 742
Reclamaciones				
Indemnización		204 757		325 835
Gastos relativos a las reclamaciones				
Seguros	76 830		691 970	
Honorarios	73 626		384 065	
Viajes	2 276		18 549	
Varios	145		1 239	
Total gastos relacionados con las reclamaciones		152 877		1 095 823
TOTAL GASTOS		1 238 434		2 636 400
Ingresos menos gastos		(842 571)		(1 754 158)
Ajuste cambiario		(3 945)		(90 060)
(Déficit)/Superávit de ingresos sobre gastos		(846 516)		(1 844 218)

ANEXO VI

FONDO DE RECLAMACIONES IMPORTANTES
**FONDO DE 1971: CUENTA DE INGRESOS Y GASTOS CORRESPONDIENTES AL
 EJERCICIO ECONÓMICO DEL 1 DE ENERO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2001**

	<i>Aegean Sea</i>		<i>Braer</i>	
	2001 £	2000 £	2001 £	2000 £
INGRESOS				
Contribuciones				
Contribuciones anuales (segunda recaudación)	-	-	-	-
Contribuciones anuales (cuarta recaudación)	-	-	-	-
Ajuste de evaluaciones de ejercicios anteriores	-	8 391	-	8 232
Total contribuciones	-	8 391	-	8 232
Varios				
Intereses sobre contribuciones vencidas	-	-	-	13
Intereses sobre inversiones	2 601 339	2 654 079	256 614	338 319
Intereses sobre préstamos al FRI del <i>Osung N°3</i>	63 502	86 362	-	-
Ingresos varios	-	-	-	-
Total varios	2 664 841	2 740 441	256 614	338 319
TOTAL INGRESOS	2 664 841	2 748 832	256 614	346 551
GASTOS				
Indemnización	-	-	3 615 764	2 022 068
Honorarios	21 981	318 002	75 917	94 666
Viajes	1 551	20 968	2 774	3 167
Varios	328	184	8	204
TOTAL GASTOS	23 860	339 154	3 694 463	2 120 105
Superávit/(Déficit) de ingresos sobre gastos	2 640 981	2 409 678	(3 437 849)	(1 773 554)
Ajuste cambiario	-	-	-	-
Saldo pasado a cuenta nueva al 1 de enero	43 156 162	40 746 484	4 545 839	6 319 393
Saldo al 31 de diciembre	45 797 143	43 156 162	1 107 990	4 545 839

<i>Keumdong N°5</i>		<i>Sea Empress</i>		<i>Nakhodka</i>	
2001	2000	2001	2000	2001	2000
£	£	£	£	£	£
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	998 141
-	2 299	-	-	55 411	-
-	2 299	-	-	55 411	998 141
-	763	20 065	3 209	3 165	11 943
410 615	429 370	391 327	876 364	317 510	310 318
-	-	-	-	-	-
-	6 352	-	-	-	-
410 615	436 485	411 392	879 573	320 675	322 261
410 615	438 784	411 392	879 573	376 086	1 320 402
112 226	48 953	2 783 984	15 132 300	-	-
34 509	150 150	803 585	392 294	-	9 174
-	-	1 739	793	-	-
14	15	127	394	-	62
146 749	199 118	3 589 435	15 525 781	-	9 236
263 866	239 666	(3 178 043)	(14 646 208)	376 086	1 311 166
-	-	-	-	(14 775)	(3 952)
6 698 698	6 459 032	7 283 582	21 929 790	5 429 554	4 122 340
6 962 564	6 698 698	4 105 539	7 283 582	5 790 865	5 429 554

FONDO DE RECLAMACIONES IMPORTANTES
FONDO DE 1971: CUENTA DE INGRESOS Y GASTOS CORRESPONDIENTES AL
EJERCICIO ECONÓMICO DEL 1 DE ENERO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2001

	<i>Sea Prince</i>		<i>Yeo Myung</i>	
	2001 £	2000 £	2001 £	2000 £
INGRESOS				
Contribuciones				
Contribuciones anuales (segunda recaudación)	-	-	-	-
Ajuste de evaluaciones de ejercicios anteriores	-	3 901	-	454
Total contribuciones	-	3 901	-	454
Varios				
Intereses sobre contribuciones vencidas	20 973	4 556	2 742	766
Intereses sobre inversiones	924 165	1 287 768	202 641	207 612
Total varios	945 138	1 292 324	205 383	208 378
TOTAL INGRESOS	945 138	1 296 225	205 383	208 832
GASTOS				
Indemnización	10 425 463	10 791	-	-
Honorarios	89 726	47 649	218	14 485
Intereses sobre préstamos del FRI relativo al <i>Aegean Sea</i>	-	-	-	-
Viajes	9 145	8 850	-	-
Varios	17	127	-	1
TOTAL GASTOS	10 524 351	67 417	218	14 486
Superávit/(Déficit) de ingresos sobre gastos	(9 579 213)	1 228 808	205 165	194 346
Saldo pasado a cuenta nueva al 1 de enero	20 307 744	19 078 936	3 271 630	3 077 284
Saldo al 31 de diciembre	10 728 531	20 307 744	3 476 795	3 271 630
Suma adeudada al FRI relativo al <i>Aegean Sea</i>	-	-	-	-

<i>Yuil N°1</i>		<i>Nissos Amorgos</i>		<i>Osung N°3</i>	
2001	2000	2001	2000	2001	2000
£	£	£	£	£	£
-	-	-	-	-	5 290 346
-	2 698	2 071	-	7 543	-
-	2 698	2 071	-	7 543	5 290 346
16 189	3 074	119	306	177	3 159
325 321	337 742	70 718	152 412	-	-
341 510	340 816	70 837	152 718	177	3 159
341 510	343 514	72 908	152 718	7 720	5 293 505
-	89 648	1 681 707	-	276 759	1 011 369
115 728	41 927	173 171	-	72 646	113 213
-	-	-	-	63 502	86 362
-	-	18 189	-	-	-
7	5	144	-	234	732
115 735	131 580	1 873 211	-	413 141	1 211 676
225 775	211 934	(1 800 303)	152 718	(405 421)	4 081 829
5 369 887	5 157 953	2 404 588	2 251 870	(1 061 252)	(5 143 081)
5 595 662	5 369 887	604 285	2 404 588	-	-
-	-	-	-	(1 466 673)	(1 061 252)

ANEXO VII

BALANCE GENERAL DEL FONDO DE 1971 AL 31 DE DICIEMBRE DE 2001

	2001	2000
	£	£
ACTIVO		
Efectivo en bancos y caja	88 126 932	103 833 554
Contribuciones pendientes	946 558	1 133 908
Intereses sobre contribuciones vencidas pendientes	69 010	73 156
Suma adeudada del FRI relativo al <i>Vistabella</i>	472 834	453 656
Suma adeudada del FRI relativo al <i>Pontoon</i>	302 782	213 412
Suma adeudada del FRI relativo al <i>Osung N°3</i> al FRI relativo al <i>Aegean Sea</i>	1 466 673	1 061 252
Impuesto recuperable	58 256	158 802
Varios por cobrar	-	1 684
ACTIVO TOTAL	91 443 045	106 929 424
PASIVO		
Cuentas por pagar	182	993
Obligaciones no liquidadas	8 200	6 936
Cuenta de los contribuyentes	146 734	150 814
Suma adeudada al Fondo de 1992	669 539	1 007 465
Suma adeudada al FRI relativo al <i>Aegean Sea</i>	45 797 143	43 156 162
Suma adeudada al FRI relativo al <i>Braer</i>	1 107 990	4 545 839
Suma adeudada al FRI relativo al <i>Keumdong N°5</i>	6 962 564	6 698 698
Suma adeudada al FRI relativo al <i>Sea Empress</i>	4 105 539	7 283 582
Suma adeudada al FRI relativo al <i>Nakhodka</i>	5 790 865	5 429 554
Suma adeudada al FRI relativo al <i>Sea Prince</i>	10 728 531	20 307 744
Suma adeudada al FRI relativo al <i>Yeo Myung</i>	3 476 795	3 271 630
Suma adeudada al FRI relativo al <i>Yuil N°1</i>	5 595 662	5 369 887
Suma adeudada al FRI relativo al <i>Nissos Amorgos</i>	604 285	2 404 588
PASIVO TOTAL	84 994 029	99 633 892
SALDO DEL FONDO GENERAL	6 449 016	7 295 532
PASIVO TOTAL Y SALDO DEL FONDO GENERAL	91 443 045	106 929 424

ANEXO VIII

ESTADO DEL FLUJO DE EFECTIVO DEL FONDO DE 1971 CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO ECONÓMICO DEL 1 DE ENERO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2001

	2001		2000	
	£	£	£	£
Efectivo al 1 de enero		103 833 554		114 694 416
ACTIVIDADES OPERATIVAS				
Superávit operativo	(21 507 637)		(18 590 291)	
(Aumento)/Disminución de deudores	293 726		413 395	
Aumento/(Disminución) de acreedores	(348 912)		173 082	
Flujo de efectivo neto de actividades operativas		(21 562 823)		(18 003 814)
RENDIMIENTO SOBRE LAS INVERSIONES				
Intereses sobre las inversiones	5 856 201		7 142 952	
Entrada de efectivo neto de los rendimientos sobre las inversiones		5 856 201		7 142 952
Efectivo al 31 de diciembre		88 126 932		103 833 554

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 2001

Contenido:

- SINOPSIS
- ALCANCE Y ENFOQUE DE LA AUDITORÍA
- CONCLUSIONES DETALLADAS
- CONTINUACIÓN DE LAS RECOMENDACIONES ANTERIORES

SINOPSIS

Resultados generales 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”) de acuerdo con los Reglamentos financieros y 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.
- 2 Mi examen no reveló deficiencia o error alguno que considerara esencial para la exactitud, integridad y validez de los estados financieros en su conjunto; por lo que he pronunciado opiniones sin reservas sobre los estados financieros del Fondo de 1992 correspondientes al ejercicio económico finalizado el 31 de diciembre de 2001.
- 3 Las observaciones derivadas de la auditoría figuran a continuación y en la sección de este informe titulada Conclusiones detalladas.

Sobre gastos de reclamaciones

- 4 Los pagos totales del Fondo de 1992 por reclamaciones o relativos a reclamaciones en 2001 ascendieron a £34,7 millones. Mi personal examinó una muestra de estos gastos y los consideró adecuadamente justificados y conformes al Reglamento del Fondo y los procedimientos establecidos. Asimismo, confirmó que las reclamaciones se habían verificado y liquidado en la medida más oportuna posible, teniendo en cuenta los debidos intereses del Fondo y de los demandantes.

Sobre la visita de auditoría a la Oficina de Tramitación de Reclamaciones de Lorient

- 5 Mi personal visitó la Oficina de Tramitación de Reclamaciones en Lorient (establecida para ocuparse de las reclamaciones derivadas del siniestro del *Erika*) con el fin de revisar los documentos originales que justifican las reclamaciones y verificar la existencia de procedimientos adecuados de control interno a nivel local para la tramitación y pago de las reclamaciones.
- 6 Consideró que la Oficina mantenía controles satisfactorios y que disponía de una organización correcta y una gestión eficaz. Asimismo, observó que se había proseguido un contacto administrativo importante entre la Oficina de Lorient y la Secretaría del Fondo, incluida la participación del personal de la Secretaría en reuniones locales con representantes del Club P&I y con varios demandantes. Acojo favorablemente este nivel de contacto, que en mi opinión ha facilitado considerablemente al proceso de liquidación de las reclamaciones.

Sobre la revisión de alegaciones efectuadas en relación con el siniestro del *Erika*

- 7 La Asamblea del Fondo de 1992, en su 6ª sesión celebrada en octubre de 2001, tomó nota de que se habían hecho alegaciones de fraude contra la Oficina de Tramitación de Reclamaciones y el Fondo de 1992 en relación con el siniestro del *Erika* y correspondiente al ejercicio económico 2001. La Asamblea invitó al Auditor Externo a investigar estos asuntos en el marco de la auditoría de 2001, a menos que las investigaciones llevadas a cabo por las autoridades judiciales francesas hicieran innecesaria la investigación por parte del Auditor Externo.
- 8 Por consiguiente, en el marco de la auditoría de 2001, mi personal llevó a cabo una revisión adicional de los controles y operaciones de la Oficina de Lorient, en particular, para formular conclusiones de auditoría sobre la obligación máxima del Fondo de 1992 se habían calculado correctamente en relación con el siniestro del *Erika*, en particular respecto a la conversión de los Derechos Especiales de Giro en francos franceses; y si los registros contables de la Oficina de Lorient reflejaban adecuadamente el activo y transacciones del Fondo.
- 9 Mi personal revisó los documentos de la Asamblea y del Comité Ejecutivo que justifican la conversión de la obligación máxima del Fondo. Llegó a la conclusión de que el Director había actuado según las instrucciones del Comité Ejecutivo, usando la fecha para la conversión fijada por el Comité, que a su vez había actuado en virtud de la autoridad de la Asamblea.
- 10 En cuanto a la integridad de los registros y libros contables de la Oficina de Lorient, mi personal revisó las medidas de pago y de banca a nivel local para confirmar la custodia bancaria de documentos y de la gestión de la totalidad de los fondos. Mi personal estuvo satisfecho de que se contara con controles eficaces para salvaguardar los fondos y controlar los pagos efectuados con la cuenta.

Sobre la auditoría de la base de datos para la tramitación de reclamaciones y del sistema de seguimiento de la evaluación de reclamaciones del sector turístico (Tourism Claims Assessment Tracking System, TCATS)

- 11 Mi personal llevó a cabo una revisión pormenorizada de la base de datos para la tramitación de reclamaciones y del sistema TCATS. Determinó que los sistemas se han desarrollado e implementado de manera satisfactoria y eficaz. Las pruebas efectuadas indicaron que los controles son adecuados para garantizar la fiabilidad de la integridad de los datos; y la revisión confirmó la idoneidad de los procedimientos de seguridad de copia. En general, acojo favorablemente su conclusión de que la base de datos para la tramitación de reclamaciones y el sistema TCATS han mejorado la capacidad del Fondo para la tramitación de las reclamaciones derivadas de los siniestros.

Sobre los controles financieros en la Secretaría del Fondo

- 12 Además de examinar los gastos de reclamaciones, mi personal examinó los sistemas generales de control financiero en la Secretaría del Fondo. La revisión cubrió los procedimientos en relación con:
 - Pagos de reclamaciones;
 - Ingresos por contribuciones;
 - Nóminas;
 - Gastos administrativos;
 - Previsión de efectivo e inversión del excedente de efectivo.
- 13 Halló que estos sistemas seguían contando con suficientes sistemas de control y que se habían respetado los procedimientos de control. En cuanto a los controles relativos a la inversión de efectivo mantenido en espera de la liquidación de las reclamaciones, mi personal constató que la Secretaría había respetado su política de inversión declarada, que abarca la idoneidad y alcance de la inversión con determinadas instituciones financieras.

ALCANCE Y ENFOQUE DE LA AUDITORÍA

Alcance de la auditoría

- 14 He revisado los estados financieros del Fondo internacional de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos 1992 correspondientes al ejercicio económico finalizado el 31 de diciembre de 2001. Mi examen se llevó a cabo teniendo en cuenta las disposiciones del Protocolo de 1992 al Convenio del Fondo de 1971 y el artículo 13 del Reglamento financiero del Fondo de 1992. 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.

Objetivos de la auditoría

- 15 El principal objetivo de la auditoría fue formarme una opinión en cuanto a si los ingresos y los gastos registrados en 2001 por el Fondo General y el Fondo de Reclamaciones Importantes 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 2001.

Normas de la auditoría

- 16 Mi auditoría de los estados financieros del Fondo de 1992 correspondientes a 2001 se llevó a cabo de conformidad 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. 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.

Enfoque de la auditoría

- 17 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. Además, se llevó a cabo otro examen para garantizar que los resultados financieros reflejaran con precisión los registros contables del Fondo de 1992 y que se presentaran fielmente.
- 18 De conformidad con las Normas Comunes de Auditoría, mi auditoría incluyó el examen basado en pruebas de los justificantes de los importes y de la publicación de las cuentas en los estados financieros. Esto incluyó:
- Una revisión general de los procedimientos de contabilidad del Fondo de 1992;
 - Una evaluación de los controles internos de los ingresos y gastos; cuentas bancarias; cuentas por cobrar y cuentas por pagar; y suministros y equipos;
 - Pruebas sustantivas de las transacciones de todo tipo;
 - Pruebas sustantivas de los saldos registrados al final del año; y
 - Un examen final para garantizar que los resultados financieros reflejaran con precisión los registros contables del Fondo de 1992 y que se presentaran fielmente.
- 19 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.

Informes

- 20 Durante la auditoría, mi personal buscó las explicaciones que consideró necesarias en tales circunstancias sobre cuestiones surgidas del examen de los controles internos, los registros contables y los estados financieros. Las observaciones sobre cuestiones que considero se deberían poner en conocimiento de la Asamblea figuran en el presente informe. Según la práctica usual, mi personal formuló conclusiones adicionales en una carta de fiscalización dirigida al Director.

Conclusiones de la auditoría

- 21 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 del Fondo de 1992 correspondientes al ejercicio económico finalizado el 31 de diciembre de 2001.

CONCLUSIONES DETALLADAS

Gastos de reclamaciones

- 22 Los pagos totales del Fondo de 1992 por reclamaciones o relativos a reclamaciones en 2001 ascendieron a £34,7 millones y se efectuaron en su mayor parte con respecto a los siniestros del *Nakhodka* y del *Erika* (59 y 40 por ciento respectivamente).
- 23 Mi personal examinó una muestra de estos gastos con respecto a los documentos justificativos conservados en la sede de la Secretaría en Londres y discutió las reclamaciones subyacentes con personal clave de la Secretaría, incluido el Director, el Jefe del Departamento de Reclamaciones y el Asesor Jurídico. Para los pagos relativos al siniestro del *Erika*, mi personal examinó los documentos justificativos originales conservados en la Oficina Local de Tramitación de Reclamaciones en Lorient, Francia.
- 24 Además, mi personal revisó las reclamaciones para garantizar que todas habían sido tratadas conforme a los Reglamentos y procedimientos establecidos del Fondo de 1992. Asimismo, confirmó que las reclamaciones se habían verificado y liquidado en la medida más rápida posible, teniendo en cuenta los debidos intereses del Fondo y de los demandantes.
- 25 En general, mi personal halló que los pagos se habían justificado de manera adecuada; y que las reclamaciones respectivas habían sido tramitadas de conformidad con los Reglamentos y se habían liquidado oportunamente.

Visita de auditoría a la Oficina de Tramitación de Reclamaciones de Lorient

- 26 El Fondo de 1992 y la Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Ltd (un miembro del Club P&I, Asociaciones de protección e indemnización) 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.
- 27 En el marco de la auditoría de 1999, mi personal visitó la Oficina en mayo de 2000, para examinar si se habían establecido procedimientos satisfactorios a nivel local para la tramitación de las reclamaciones. Debido al gran volumen y al valor de las reclamaciones en tramitación en Lorient, mi personal visitó de nuevo la Oficina en abril de 2001 y en enero de 2002.
- 28 Mi personal mantuvo una impresión favorable de la buena organización y de la gestión eficaz de la Oficina. Pudo examinar y evaluar los procedimientos globales y controles internos en funcionamiento, incluida una prueba sobre un número de pagos efectuados por el Fondo de 1992, y consideró que eran satisfactorios. Las pruebas de auditoría revelaron que los procedimientos de control se han aplicado en todos los casos examinados y no se identificaron errores.
- 29 Asimismo mi personal tomó nota de que se seguía manteniendo un contacto de gestión importante entre la Oficina de Lorient y la Secretaría del Fondo de 1992, y que el personal de la Secretaría había visitado esta Oficina en numerosas ocasiones donde tuvieron lugar deliberaciones con el Club P&I (que continuó pagando reclamaciones hasta junio de 2001) y con diversos demandantes. Acojo favorablemente este nivel de contacto, que en mi opinión ha facilitado considerablemente el proceso de liquidación de las reclamaciones.

Revisión de las alegaciones efectuadas en relación con el siniestro del *Erika*

- 30 En octubre de 2001, la 6ª sesión de la Asamblea del Fondo de 1992 tomó nota de que se habían hecho alegaciones de fraude contra la Oficina de Tramitación de Reclamaciones y el Fondo de 1992 en relación con el siniestro del *Erika* y correspondiente al ejercicio económico 2001. La Asamblea invitó al Auditor Externo a investigar estos asuntos en el marco de la auditoría de 2001, a menos que las investigaciones llevadas a cabo por las autoridades judiciales francesas hicieran innecesaria la investigación por parte del Auditor Externo.
- 31 Como parte de la auditoría de 2001, mi personal llevó a cabo una revisión adicional de los controles y operaciones de la Oficina de Lorient, en particular, para extraer conclusiones de auditoría sobre los siguientes puntos:
- (i) Si la responsabilidad máxima del Fondo de 1992 se había calculado correctamente en relación con el siniestro del *Erika*, en particular respecto a la conversión de los Derechos Especiales de Giro en francos franceses; y
 - (ii) Si los registros contables de la Oficina de Lorient reflejaban adecuadamente el activo del Fondo.
- 32 En relación con la obligación máxima del Fondo de 1992, el artículo 4.4 e) del Convenio del Fondo de 1992 establece que la fecha que se utilizó para la conversión será la de la decisión de la Asamblea del Fondo acerca de la primera fecha de pago de indemnización. Cuando la Asamblea estableció el Comité Ejecutivo en su 2ª sesión, le dio el poder para tomar decisiones respecto a las reclamaciones de indemnización. En lo que al caso del *Erika* se refiere, en febrero de 2000 el Comité Ejecutivo autorizó que se efectuaran los pagos y fijó la fecha que se utilizaría para la conversión. La Asamblea dio su aprobación en octubre de 2000. Como resultado de las alegaciones, el asunto se trajo nuevamente a la consideración de la Asamblea en su sesión de octubre de 2001, y ésta refrendó una vez más la posición del Comité Ejecutivo.
- 33 Mi personal revisó los documentos de la Asamblea y del Comité Ejecutivo que justifican la conversión de la responsabilidad máxima. Llegó a la conclusión de que el Director había actuado según las instrucciones del Comité, usando la fecha para la conversión fijada por el Comité, que a su vez había actuado en virtud de la autoridad de la Asamblea.
- 34 En relación con la integridad de los registros y libros contables de la Oficina de Lorient, mi personal revisó las medidas de pago y de banca a nivel local para confirmar la custodia bancaria de documentos y de la gestión de la totalidad de los fondos.
- 35 El Fondo de 1992 mantiene una cuenta con BNP Paribas y los fondos se transfieren a esta cuenta desde Londres cuando se necesita pagar indemnizaciones. El responsable de la Oficina de Lorient efectúa los pagos por autorización de la Secretaría; y la sede lleva a cabo regularmente reconciliaciones bancarias para cotejar la correspondencia de los pagos de las cuentas con las listas de reclamaciones autorizadas y los estados de cuenta bancaria. Mi personal estuvo satisfecho de que existieran controles eficaces para salvaguardar los fondos y controlar los pagos efectuados a partir de la cuenta.

Auditoría de la base de datos para la tramitación de reclamaciones y del sistema de seguimiento de la evaluación de reclamaciones del sector turístico (Tourism Claims Assessment Tracking System, TCATS)

- 36 En mi informe de 2000, expliqué en detalle las medidas adoptadas para crear una nueva base de datos para la tramitación de reclamaciones, que incluye un sistema de seguimiento de la evaluación de reclamaciones del sector turístico (TCATS), vinculado al sistema del libro mayor de cuentas financieras. Tras el establecimiento de estos sistemas de tecnología informática, mi personal llevó a cabo una revisión en 2001:
- Para evaluar la exactitud e integridad de la información mantenida en la base de datos;
 - Para garantizar la interfaz correcta con el libro mayor de cuentas financieras;

- Para garantizar el desarrollo adecuado de los sistemas, incluidas las pruebas de aceptación, los procedimientos de copia de seguridad de los datos y la documentación de los sistemas, incluidas las guías del usuario;
 - Para garantizar que los informes de gestión de la base de datos sean lo suficientemente completos y precisos para servir de herramienta para los funcionarios principales en la Secretaría respecto a los siniestros; y
 - Para garantizar que la información sobre los siniestros transmitida a la Asamblea sea completa y precisa.
- 37 La mayor parte del trabajo de revisión se terminó en la Secretaría en Londres, pero también se llevó a cabo el seguimiento de los datos de la prueba de auditoría del siniestro del *Erika* hasta los registros del sistema TCATS en asociación con L&R, los expertos en reclamaciones del sector turístico del Fondo en París y los registros de la base de datos para la tramitación de reclamaciones en la Oficina de Lorient. Asimismo, mi personal habló con los usuarios del sistema en L&R y en la Oficina de Lorient para evaluar la idoneidad de la formación y de la orientación acerca de los sistemas y determinar si los usuarios consideraban que éstos satisfacían sus necesidades.
- 38 Mi personal identificó y evaluó los controles establecidos sobre los siguientes puntos:
- Validación de los datos;
 - Requisitos del usuario para los informes;
 - Seguridad;
 - Documentación sobre el funcionamiento y documentación del usuario;
 - Procedimientos administrativos;
 - Gestión del cambio; y
 - Procedimientos de recuperación.
- 39 Se confirmó que el conjunto de datos de las pruebas de auditoría se había procesado correctamente, incluida la reconciliación desde la base de datos para la tramitación de reclamaciones hasta el sistema de libro mayor de cuentas financieras del Fondo, por lo que ofrecen un alto nivel de garantía sobre la exactitud de los pagos de reclamaciones.
- 40 Mi personal consideró que se había ofrecido una formación pertinente al personal sobre los nuevos sistemas, se estableció el ‘helpdesk’ para responder oportunamente a las consultas. En el marco de la revisión, mi personal consideró también que se contaban con procedimientos exhaustivos de copia de seguridad para garantizar que el Fondo de 1992 no perderá datos en el caso de una falla en el sistema.
- 41 En conclusión, la revisión de auditoría confirmó que la base de datos para la tramitación de reclamaciones y el sistema TCATS han mejorado notablemente la capacidad del Fondo de 1992 para tramitar las reclamaciones derivadas de siniestros. En particular, mi personal llegó a la conclusión de que los sistemas habían mejorado de manera significativa la capacidad del Fondo para procesar y controlar las reclamaciones de manera rentable. Además, la base de datos ofrece una información precisa y fiable sobre la situación de las reclamaciones para la Secretaría y para los órganos rectores.

Controles financieros en la Secretaría del Fondo

- 42 En el marco de la auditoría de 2001, mi personal revisó los principales sistemas de control financiero en la Secretaría del Fondo en relación con:
- Gastos de reclamaciones;
 - Ingresos por contribuciones;
 - Gastos por nóminas;
 - Gastos administrativos; y
 - Previsión de efectivo e inversión del excedente de efectivo.

- 43 Mi personal halló que existían controles satisfactorios para estos sistemas, y las pruebas de auditoría indicaron que se respetaban los procedimientos de control.
- 44 En cuanto a los controles relacionados con las inversiones de efectivo mantenido en espera de la liquidación de reclamaciones, el Fondo de 1992 tiene una política de inversiones que establece los tipos de instituciones (y la calificación crediticia exigida para estas instituciones) en las que el Fondo puede invertir. El Órgano Asesor de Inversiones somete la política a revisiones y asesora al Director con respecto a las instituciones idóneas para colocar las inversiones del Fondo.
- 45 Mi personal revisó las actas del Órgano Asesor de Inversiones y probó una muestra de las inversiones en manos del Fondo de 1992. Confirmó que las inversiones se habían efectuado de conformidad con la política de inversión declarada.

Otros asuntos financieros

Control de suministros y equipo

- 46 Como se mencionó en la nota 10 b) de los Estados financieros del Fondo de 1992, el valor de los suministros y el equipo en manos del Fondo de 1992 ascendió a £300 179 al 31 de diciembre de 2001. De conformidad con los principios contables establecidos en el Fondo de 1992, las adquisiciones de equipo, mobiliario, equipos de oficina, suministros y libros para la biblioteca no están incluidas en el balance general del Fondo de 1992 sino que se cargan como gastos en el momento de su adquisición.
- 47 Mi personal llevó a cabo un examen de prueba de la existencia y valoración de los registros de suministros y equipo del Fondo de 1992 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 equipos al 31 de diciembre de 2001 reflejan fielmente el activo en manos del Fondo de 1992. No se registró pérdida alguna por parte del Fondo de 1992 durante el ejercicio económico.

Cantidades canceladas y fraude

- 48 La Secretaría me ha informado que, durante el ejercicio económico, no hubo cantidades canceladas ni se registraron casos de fraude o de presunto fraude.

CONTINUACIÓN DE LAS RECOMENDACIONES FORMULADAS EN MI AUDITORÍA DEL EJERCICIO ANTERIOR

- 49 En mi informe de 2000, además de las observaciones sobre los gastos de reclamaciones y los controles financieros, formulé algunas observaciones y una recomendación respecto a una iniciativa propuesta por la Unión Europea para ofrecer un complemento de indemnización del Fondo de 1992.

Fondo Complementario de Indemnización propuesto por la Unión Europea

- 50 En el momento de la auditoría del 2000, la Comisión Europea había publicado una propuesta de reglamentos que establecía un fondo de indemnización complementaria hasta un tope de mil millones de euros para derrames de hidrocarburos en Estados Miembros de la Unión Europea.
- 51 Aún han de aclararse las medidas con respecto a la auditoría en la propuesta de la Unión Europea, 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.

- 52 En el contexto de la relación necesaria entre la Secretaría del Fondo de 1992 y la Comisión Europea, recomiendo que se preste la debida atención con el fin de garantizar la puesta en práctica de medidas eficaces y satisfactorias con respecto a la auditoría para todas las partes.
- 53 Hasta la fecha, sin embargo, la Comisión no ha establecido el fondo complementario. En la actualidad parece poco probable que se prosiga esta iniciativa, dado que el Fondo de 1992 ha propuesto un tercer nivel de indemnización al cual los países podrán adherirse voluntariamente. Esta propuesta ha sido aprobada por el Comité Jurídico de la Organización Marítima Internacional y será considerado por una Conferencia Diplomática que será convenida por dicha organización en mayo de 2003.

AGRADECIMIENTO

- 54 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
30 de junio de 2002

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 2001 DICTAMEN 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 2001. 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 planeé y lleve a cabo mi auditoría de modo que obtenga una certeza razonable de que no se han tergiversado materialmente los estados financieros. Una auditoría supone examinar las pruebas que justifican las cifras y la consignación de 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 la 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 2001 y los resultados del ejercicio entonces finalizado; y se han preparado de acuerdo con los principios contables establecidos del Fondo de 1992, aplicados en forma coherente con los del ejercicio económico anterior.

Además, en mi opinión las transacciones del Fondo de 1992, que fueron comprobadas en el marco 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 informe por extenso sobre mi auditoría de los estados financieros del Fondo.

Sir John Bourn
Interventor y Auditor General, Reino Unido
Auditor Externo
30 de junio de 2002

ANEXO XI

FONDO GENERAL

FONDO DE 1992: CUENTA DE INGRESOS Y GASTOS CORRESPONDIENTES AL EJERCICIO ECONÓMICO DEL 1 DE ENERO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2001

	2001		2000	
	£	£	£	£
INGRESOS				
Contribuciones				
Contribuciones	7 473 593		-	
Ajuste de evaluaciones de ejercicios anteriores	-		-	
Total contribuciones	7 473 593			-
Varios				
Ingresos varios	2 052		325	
Transferencia del FRI provisional relativo al <i>Osung N°3</i>	-		160 376	
Intereses sobre contribuciones vencidas	7 479		(11 502)	
Intereses sobre inversiones	963 495		1 303 799	
Total varios	973 026		1 452 998	
TOTAL INGRESOS	8 446 619		1 452 998	
GASTOS				
Gastos de la Secretaría				
Obligaciones contraídas		1 340 547		1 246 005
Reclamaciones				
Indemnización		204 756		-
Gastos relacionados con las reclamaciones				
Honorarios	1 085 462		2 294 323	
Viajes	11 576		36 623	
Varios	781		56 889	
Total gastos relacionados con las reclamaciones	1 097 819		2 387 835	
TOTAL GASTOS	2 643 122		3 633 840	
(Déficit)/Superávit de ingresos sobre gastos	5 803 497		(2 180 842)	

ANEXO XII

FONDO DE RECLAMACIONES IMPORTANTES
**FONDO DE 1992: CUENTA DE INGRESOS Y GASTOS CORRESPONDIENTES AL
 EJERCICIO ECONÓMICO DEL 1 DE ENERO AL 31 DE DICIEMBRE 2001**

	<i>Nakhodka</i>		<i>Erika</i>	
	2001 £	2000 £	2001 £	2000 £
INGRESOS				
Contribuciones				
Contribuciones (quinta recaudación)	16 943 990			
Contribuciones (cuarta recaudación)	-	12 957 208		
Contribuciones (segunda recaudación)			24 999 978	-
Contribuciones (primera recaudación)			-	39 883 216
Total contribuciones	16 943 990	12 957 208	24 999 978	39 883 216
Varios				
Intereses sobre contribuciones vencidas	14 143	34 608	41 939	23 842
Menos intereses sobre contribuciones vencidas anuladas	(2 596)	-	(5 870)	-
Intereses sobre inversiones	1 615 712	1 505 288	2 753 644	517 346
Total varios	1 627 259	1 539 896	2 789 713	541 188
TOTAL INGRESOS	18 571 249	14 497 104	27 789 691	40 424 404
GASTOS				
Indemnización	18 501 157	24 746 690	9 773 083	-
Honorarios	1 875 876	2 803 723	3 069 573	-
Viajes	53 122	27 346	30 796	-
Varios	44 051	14 613	27 886	-
TOTAL GASTOS	20 474 206	27 592 372	12 901 338	-
(Superávit)/Déficit de ingresos sobre gastos	(1 902 957)	(13 095 268)	14 888 353	40 424 404
Ajuste cambiario	265 283	(265 156)	(150 925)	99 188
Saldo pasado a cuenta nueva al 1 de enero	23 970 457	37 330 881	40 523 592	-
Saldo al 31 de diciembre	22 332 783	23 970 457	55 261 020	40 523 592

ANEXO XIII

BALANCE GENERAL DEL FONDO DE 1992 AL 31 DE DICIEMBRE DE 2001

	2001	2000
	£	£
ACTIVO		
Efectivo en bancos y en caja	97 863 543	79 265 275
Contribuciones pendientes	175 895	470 163
Intereses sobre contribuciones vencidas pendientes	29 298	23 517
Suma adeudada del Fondo de 1971	669 539	1 007 465
Impuesto recuperable	277 845	511 319
Varios por cobrar	198 002	297 645
ACTIVO TOTAL	99 214 122	81 575 384
PASIVO		
Fondo de Previsión del personal	1 114 997	1 197 466
Cuentas por pagar	35 221	27 738
Obligaciones no liquidadas	84 354	199 805
Contribuciones pagadas por adelantado	291 388	1 331 381
Cuenta de los contribuyentes	8 747	42 830
Suma adeudada al FRI relativo al <i>Nakhodka</i>	22 332 783	23 970 457
Suma adeudada al FRI relativo al <i>Erika</i>	55 261 020	40 523 592
PASIVO TOTAL	79 128 510	67 293 269
SALDO DEL FONDO GENERAL	20 085 612	14 282 115
PASIVO TOTAL Y SALDO DEL FONDO GENERAL	99 214 122	81 575 384

ANEXO XIV

ESTADO DEL FLUJO DE EFECTIVO DEL FONDO DE 1992 CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO ECONÓMICO DEL 1 DE ENERO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2001

	2001		2000	
	£	£	£	£
Efectivo al 1 de enero		79 265 275		57 424 942
ACTIVIDADES OPERATIVAS				
Superávit operativo	13 570 400		17 746 274	
(Aumento)/Disminución de deudores	959 530		(968 772)	
Aumento/(Disminución) de acreedores	(1 334 370)		1 620 181	
Flujo efectivo neto de actividades operativas		13 195 560		18 397 683
RENDIMIENTO DE LAS INVERSIONES				
Intereses sobre las inversiones	5 402 708		3 442 650	
Entrada de efectivo neto de los rendimientos de las inversiones		5 402 708		3 442 650
Efectivo al 31 de diciembre		97 863 543		79 265 275

ANEXO XV

FONDO DE 1971: HIDROCARBUROS SUJETOS A CONTRIBUCIÓN RECIBIDOS EN EL AÑO CIVIL DE 2001 EN LOS TERRITORIOS DE ESTADOS QUE ERAN MIEMBROS DEL FONDO DE 1971 AL 24 DE MAYO DE 2002

De conformidad con los informes al 31 de diciembre de 2002

Estado Miembro	Hidrocarburos sujetos a contribución (toneladas)	% del total
Portugal	15 678 265	42,98%
Malasia	15 630 684	42,85%
Ghana	1 679 152	4,60%
Camerún	1 597 730	4,38%
Colombia	981 806	2,69%
Qatar	912 109	2,50%
Brunei Darussalam	0	0,00
Emiratos Árabes Unidos	0	0,00
Estonia	0	0,00
Gambia	0	0,00
Saint Kitts y Nevis	0	0,00
Tuvalu	0	0,00
Yugoslavia	0	0,00
	36 479 746	100,00%

Notas

No se han recibido informes de Albania, Benin, Côte d'Ivoire, Gabón, Guyana, Kuwait, Maldivas, Mauritania, Mozambique, Nigeria, la República Árabe Siria y Sierra Leona.

ANEXO XVI

FONDO DE 1992: HIDROCARBUROS SUJETOS A CONTRIBUCIÓN RECIBIDOS EN EL AÑO CIVIL DE 2001 EN LOS TERRITORIOS DE ESTADOS QUE ERAN MIEMBROS DEL FONDO DE 1992 AL 31 DE DICIEMBRE DE 2002

De conformidad con los informes al 31 de diciembre de 2002

Estado Miembro	Hidrocarburos sujetos a contribución (toneladas)	% del total
Japón	253 771 718	20,53%
Italia	133 615 026	10,81%
República de Corea	124 269 563	10,05%
Países Bajos	106 082 611	8,58%
Francia	102 532 481	8,29%
Reino Unido	71 050 022	5,75%
Singapur	65 542 353	5,30%
España	59 713 702	4,83%
Canadá	58 624 260	4,74%
Alemania	37 583 248	3,04%
Australia	30 956 356	2,51%
Noruega	27 485 439	2,22%
Grecia	21 832 387	1,77%
Suecia	21 178 467	1,71%
Portugal	15 678 265	1,27%
Filipinas	12 759 735	1,03%
Argentina	11 430 953	0,92%
México	11 408 492	0,92%
Finlandia	10 711 302	0,87%
Venezuela	9 511 000	0,77%
Bélgica	8 632 333	0,70%
Dinamarca	5 620 142	0,45%
Irlanda	4 997 982	0,41%
Nueva Zelanda	4 664 655	0,38%
Túnez	3 440 065	0,28%
China (Región Administrativa Especial de Hong Kong)	3 417 763	0,28%
Croacia	3 217 803	0,26%
Jamaica	2 837 720	0,23%
Sri Lanka	2 093 664	0,17%
Chipre	2 028 441	0,16%
Uruguay	1 778 128	0,14%
Bahamas	1 761 493	0,14%
Camerún	1 597 730	0,13%
Malta	1 216 094	0,10%
Colombia	981 806	0,08%
Polonia	938 275	0,08%
Qatar	912 109	0,07%
Kenya	273 614	0,02%
Barbados	166 710	0,01%

Estado Miembro	Hidrocarburos sujetos a contribución (toneladas)	% del total
Antigua y Barbuda	0	0,00%
Emiratos Árabes Unidos	0	0,00%
Eslovenia	0	0,00%
Islandia	0	0,00%
Islas Marshall	0	0,00%
Letonia	0	0,00%
Liberia	0	0,00%
Lituania	0	0,00%
Mauricio	0	0,00%
Mónaco	0	0,00%
Omán	0	0,00%
Seychelles	0	0,00%
Tonga	0	0,00%
Vanuatu	0	0,00%
	1 236 313 907	100,00%

Nota

Ningún informe de Angola, Argelia, Bahrein, Belice, Camboya, Comoras, Djibouti, Dominica, Federación de Rusia, Fiji, Georgia, Granada, India, Marruecos, Panamá, Papua Nueva Guinea, República Dominicana, San Vicente y las Granadinas, Sierra Leona, Trinidad y Tabago, y Turquía.

ANEXO XVII

FONDO DE 1971: RESUMEN DE SINIESTROS (31 DE DICIEMBRE DE 2002)

Para este cuadro, los daños se han agrupado en las categorías siguientes:

- Limpieza
- 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/estudios

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)		El <i>Irving Whale</i> 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 SEK95 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	(Desconocida)	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. Se recuperaron 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	SEK612 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	SEK23 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	SEK3 187 687 DKr418 589 SEK153 111	SEK449 961 recuperados por vía de recurso.
Abordaje	270	Limpieza Relacionadas con la pesca Compensación	¥163 051 598 ¥50 271 267 <u>¥8 941 480</u> ¥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 SEK20 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 <u>¥1 849 085</u> ¥8 275 942	
Encalladura	>16 000	Compensación	US\$467 953	No hubo daños en un 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 <u>¥1 576 075</u> ¥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 <u>¥470 235</u> ¥1 475 395	
Abordaje	357	Limpieza Relacionadas con la pesca Compensación	¥23 193 525 ¥1 541 584 <u>¥9 861 480</u> ¥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 <u>¥772 915</u> ¥27 755 163	¥8 994 083 recuperados por vía de recurso.
Hundimiento	30	Limpieza Compensación	¥16 610 200 <u>¥241 200</u> ¥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	SEK2 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 (Lit 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 SEK23 168 271 SEK49 361 <u>SEK685 437</u> SEK23 903 069	
Encalladura	600-700	Limpieza FM1 849 924	Las reclamaciones de limpieza de la URSS (Rb1s 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 (se acordaron ¥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	SEK50 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 (SEK100 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 se aplica 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 se aplica 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	SEK3 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 ¥3 210 530	
Mal manejo de la carga	3	Limpieza Compensación ¥6 114 410	
Abordaje	30	Limpieza Relacionadas con la pesca Compensación ¥50 312 666	¥45 038 833 recuperados por vía de recurso.
Rebose durante operación de abastecimiento	(Desconocida)	Limpieza Compensación ¥1 434 431	¥430 329 recuperados por vía de recurso.
Abordaje	800	Limpieza Relacionadas con la pesca Compensación SEK6 849 328	
Mal manejo de la carga	(Desconocida)	Otros daños materiales Compensación ¥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 £276 663	
Hundimiento	(Desconocida)	Limpieza Limpieza	FFr8 237 529 £14 250
Encalladura	(Desconocida)	Limpieza Relacionadas con la pesca Compensación ¥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>Kibnu</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	Shioyazaki, 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 Estado francés Otros órganos públicos franceses Principado de Mónaco Compensación	LIt 70 002 629 093 <u>LIt 1 582 341 690</u> LIt 71 584 970 783 FFr12 580 724 FFr10 659 469 <u>FFr270 035</u> FFr23 510 228 £2 500 000	El 4 de marzo de 1999 se firmó en Roma un acuerdo de liquidación global de todas las reclamaciones pendientes entre el Estado italiano, el propietario del buque/Club y el Fondo de 1971. Los pagos del Fondo de 1971 figuran en la columna de la izquierda. El asegurador del propietario del buque pagó LIt 47 597 370 907 al Estado italiano. El propietario del buque y su asegurador pagaron todas las reclamaciones aceptadas por otros órganos públicos italianos y demandantes particulares.
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	Relacionadas con la pesca Limpieza Turismo Costos financieros Cuantías otorgadas por el tribunal penal Reclamaciones previamente liquidadas Varios Compensación	Pts8 696 000 000 Pts1 729 240 000 Pts13 810 000 Pts371 680 000 Pts893 880 000 Pts1 250 370 962 <u>Pts252 990 000</u> Pts13 207 970 962 Pts278 197 307	El propietario del buque y el asegurador pagaron Pts840 000 000. De conformidad con el acuerdo entre el Estado español, el propietario del buque, su asegurador y el Fondo de 1971, el Fondo pagó al Estado español Pts6 386 921 613. El Fondo también pagó Pts1 250 370 962 a los demandantes que habían acordado sus reclamaciones al principio y no se incluyeron en el acuerdo arriba mencionado.
Encalladura	84 000	Limpieza Relacionadas con la pesca Relacionadas con el turismo Relacionadas con la agricultura Otros daños materiales Otras pérdidas de ingresos Compensación	£593 883 £38 538 451 £77 375 £3 572 392 £8 904 047 £252 790 <u>£279 989</u> £52 218 927	El asegurador del propietario del buque pagó £6 213 497. Está pendiente de juicio una reclamación por £1,4 millones. El asegurador del propietario del buque pagará cualquier cuantía otorgada.
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 77 417 210
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 5 429 795 661, de los cuales fueron reembolsados Won 5 352 378 451 por el Fondo de 1971.
		Relacionadas con la pesca Won 2 756 471 759	Reclamaciones de pesca pendientes de apelación en el Tribunal Supremo.
Encalladura	200	Limpieza (pagadas) Relacionadas con la pesca (reclamadas) Otras pérdidas de ingresos (reclamadas) Daño moral (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 demostró 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 50 109 938 361 Limpieza (pagadas) Compensación (pagadas) Relacionadas con la pesca (adjudicadas por el tribunal) Won 2 060 000 000	El asegurador del propietario del buque pagó Won 18 308 275 906. Apelación pendiente.
Abordaje	40	Limpieza (pagadas) Relacionadas con la pesca (pagadas) Relacionadas con el turismo (pagadas) <u>Won 269 029 739</u> Won 1 553 029 739 <i>Reclamaciones pendientes en el tribunal:</i> Relacionadas con la pesca Won 335 000 000	El asegurador del propietario del buque pagó Won 560 945 437.
Mal manejo del suministro de hidrocarburos	0,5	Limpieza (pagadas) Compensación (pagadas) ¥9 634 576 Otros daños materiales (acordadas) Otras pérdidas de ingresos (acordadas) <u>US\$2 560</u> US\$5 663	El asegurador del propietario del buque pagó ¥3 718 455.
Abordaje	94	Limpieza Relacionadas con la pesca Compensación ¥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) <u>Won 6 824 362 810</u> Won 25 073 023 799 <i>Reclamaciones pendientes en el tribunal:</i> Relacionadas con la pesca (reclamadas) Won 12 444 242 906	El asegurador del propietario del buque pagó Won 1 654 millones. Reclamaciones pendientes en el tribunal.
Choque contra defensa	1 800	Limpieza (pagadas) Relacionadas con la pesca (pagadas) Estudios del medio ambiente (reclamadas) <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	¥1 175 055 (estimación)
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)	£23 291 444	El asegurador del propietario del buque pagó £6 866 809.
		Otros daños materiales (pagadas)	£378 554	
		Relacionadas con la pesca (pagadas)	£10 101 347	
		Relacionadas con el turismo (pagadas)	£1 296 726	
		Otras pérdidas de ingresos (pagadas)	£268 780	
		Compensación (pagadas)	<u>£1 835 035</u>	
			£38 171 886	
		Relacionadas con la pesca (reclamadas)	£643 556	Reclamaciones pendientes de acciones judiciales.
		Relacionadas con el turismo (reclamadas)	£226 196	
		Otras pérdidas de ingresos	no cuantificadas	
Mal manejo del suministro de hidrocarburos	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)	¥20 928 412 000	Todas las reclamaciones fueron acordadas y pagadas. Se llegó a un acuerdo de liquidación global entre el propietario del buque/asegurador y los FIDAC en el cual el asegurador pagó ¥10 957 755 000 y los Fondos pagaron ¥15 132 138 000.
		Relacionadas con la pesca (pagadas)	¥1 769 172 000	
		Relacionadas con el turismo (pagadas)	¥1 344 157 000	
		Calzada (pagadas)	<u>¥2 048 152 000</u>	
			¥26 089 893 000	
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	Limpieza (liquidadas)	Bs3 523 252 942	El asegurador del propietario del buque pagó Bs1 258 220 385 y US\$4 008 347. El Fondo de 1971 pagó Bs17 501 083 y US\$3 646 480.
		Limpieza (liquidadas)	US\$35 850	
		Limpieza (reclamadas)	Bs57 700 000	
		Relacionadas con la pesca (liquidadas)	Bs133 011 848	
		Relacionadas con la pesca (liquidadas)	US\$16 033 390	
		Relacionadas con el turismo (liquidadas)	Bs8 188 078	
		Relacionadas con el turismo (reclamadas)	Bs2 420 348 035	
		Daños al medio ambiente (reclamadas)	US\$60 000 000	
		Varios (reclamadas)	Bs550 000 000	

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
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
100	<i>Kyungnam N°1</i>	7.11.97	Ulsan, República de Corea	República de Corea	168	Won 43 543 015

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 Compensación ¥415 600 000 ¥ 865 406 ¥416 465 406	
Rebose durante operación de carga	124	Limpieza Compensación Won 418 000 000 Won 58 000 000 Won 476 000 000	
Encalladura	(Desconocida)	Limpieza (pagadas) Relacionadas con la pesca (pagadas) Operación de retirada de hidrocarburos (pagadas) Won 866 906 355 Won 68 795 729 Won 6 738 565 917 Won 7 674 268 001 Limpieza (pagadas) Relacionadas con la pesca (pagadas) ¥669 252 879 ¥181 786 486 ¥851 039 365 Compensación Won 37 963 635	El Fondo de 1992 pagó ¥340 millones a los demandantes. Esta cuantía fue reembolsada posteriormente por el Fondo de 1971.
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) Relacionadas con la pesca (pagadas) Relacionadas con el turismo (pagadas) Otras pérdidas de ingresos (pagadas) ¥1 074 000 000 ¥263 000 000 ¥23 000 000 ¥8 000 000 ¥1 680 000 000	La cuantía total de las reclamaciones reconocidas no excedió de la responsabilidad del propietario del buque.
Choque con muelle	190	Limpieza (pagadas) Limpieza (reclamadas) FFr16 192 738 FFr6 962 988 Relacionadas con la pesca (pagadas) Otros daños materiales (pagadas) FFr328 000 FFr261 156 FFr23 744 882	El asegurador del propietario del buque pagó FFr16 781 984. Es prácticamente seguro que el total de las reclamaciones reconocidas sea inferior a la responsabilidad del propietario del buque. Reclamaciones pendientes en el tribunal
Abordaje	29 000	<i>Singapur</i> Limpieza (pagadas) Otros daños materiales (pagadas) Otros daños materiales (reclamadas) S\$10 000 000 S\$1 500 000 S\$67 000 S\$11 567 000 <i>Malasia</i> Limpieza (pagadas) Relacionadas con la pesca (pagadas) RM1 424 000 RM1 200 000 RM2 624 000 <i>Indonesia</i> Limpieza (reclamadas) Daños al medio ambiente (reclamadas) Relacionadas con la pesca (reclamadas) US\$152 000 US\$3 200 000 US\$11 000 US\$3 363 000	Todas las reclamaciones liquidadas en Singapur y Malasia fueron pagadas por el propietario del buque. Todas las reclamaciones en Indonesia fueron rechazadas por el tribunal de limitación en Singapur.
Encalladura	15-20	Limpieza (pagadas) Relacionadas con la pesca (pagadas) Won 189 214 535 Won 82 818 635 Won 265 023 170	El propietario del buque ha pagado Won 26 622 030.

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
101	<i>Pontoon 300</i>	7.1.98	Hamriyah, Sharjah, Emiratos Árabes Unidos	San Vicente y las Granadinas	4 233	No se dispone de cifras
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, Emiratos Árabes Unidos	Honduras	681	No se dispone de cifras
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 cifras
107	<i>Singapura Timur</i>	28.5.01	Malasia	Panamá	1 369	102 000 DEG (estimación)

Notas

Veáse página 180.

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	4 000	Limpieza (liquidadas) Otros daños (reclamadas)	Dhr 6 380 522 <u>Dhr 198 752 497</u> Dhr 205 133 019	Pagos limitados a 75% (Dhr 4 785 392).
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	Medidas preventivas (pagadas) Medidas preventivas (pagadas) Limpieza (liquidadas) Limpieza (liquidadas) Limpieza (reclamadas)	US\$29 000 Dhr 2 470 500 US\$119 000 £127 000 US\$1 184 258	El Fondo de 1971 y de 1992 han pagado cada uno el 50% de las cuantías abonadas.
Corrosión	300 (estimación)	Limpieza (reclamadas) Daños al medio ambiente (reclamadas) Pérdidas económicas (reclamadas) Pérdidas económicas (reclamadas)	EEK10 500 000 EEK45 100 000 US\$100 000 EEK38 800 000	Reclamaciones pendientes de procedimiento judicial.
Encalladura	7 000 (estimación)	<i>Singapur</i> Limpieza (pagadas) Limpieza (reclamadas) Limpieza (pagadas) 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) Limpieza (reclamadas) Relacionadas con la pesca (reclamadas) Estudios del medio ambiente (reclamadas) Daños al medio ambiente (reclamadas)	US\$10 100 000 <u>US\$16 000</u> US\$10 116 000 S\$2 800 000 S\$800 000 S\$95 000 <u>S\$56 000</u> S\$3 751 000 RM1 300 000 <u>RM905 000</u> RM2 205 000 Rp253 000 000 <u>Rp21 000 000 000</u> Rp21 253 000 000 US\$700 000 US\$12 300 000 US\$383 000 <u>US\$16 700 000</u> US\$30 083 000	Todas las reclamaciones liquidadas fueron pagadas por el asegurador del propietario del buque. No se prevén nuevas reclamaciones por daños en Malasia. El Fondo de 1971 no tendrá que efectuar pagos con respecto a indemnización o compensación en lo que refiere a Malasia. Al Fondo de 1992 se le podría pedir que efectuara pagos de daños por contaminación en Singapur.
Hundimiento	400	Limpieza (pagadas) Limpieza (pagadas) Limpieza (reclamadas)	US\$844 000 Dhr1 600 000 Dhr2 500 000	Los Fondos de 1971 y de 1992 han contribuido cada uno con el 50% de las cuantías pagadas.
Abordaje	Desconocida	Limpieza (pagadas) Medidas preventivas (pagadas) Medidas preventivas (reclamadas)	US\$62 896 ¥11 436 000 US\$848 000	El total de las reclamaciones rebasa la cuantía de limitación. Las reclamaciones liquidadas fueron pagadas por el asegurador del propietario del buque.

ANEXO XVIII

FONDO DE 1992: RESUMEN DE SINIESTROS (31 DE DICIEMBRE DE 2002)

Para este cuadro, los daños se han agrupado en las categorías siguientes:

- Limpieza
- Medidas preventivas
- Medidas preventivas antes de un derrame
- Relacionadas con la pesca
- Relacionadas con el turismo
- Otros daños materiales
- Daños al medio ambiente/estudios

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	Desconocido	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
6	<i>Milad 1</i>	5.3.98	Bahrein	Belice	801	No se dispone de cifras
7	<i>Mary Anne</i>	22.7.99	Filipinas	Filipinas	465	3 000 000 DEG

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	Un tribunal alemán encontró al propietario del <i>Kuzbass</i> y su asegurador responsables de los daños por contaminación. Si el propietario del buque/asegurador apelasen con éxito contra la sentencia, las autoridades reclamarían contra el Fondo de 1992.
Rotura	6 200	Limpieza (pagadas) ¥20 928 412 000 Relacionadas con la pesca (pagadas) ¥1 769 172 000 Relacionadas con el turismo (pagadas) ¥1 344 157 000 Construcción de calzada (pagadas) <u>¥2 048 152 000</u> ¥26 089 893 000	Todas las reclamaciones fueron acordadas y pagadas. Se llegó a un acuerdo de liquidación global entre el propietario del buque, su asegurador y los FIDAC mediante el cual el asegurador pagó ¥10 957 755 000 y los Fondos pagaron ¥15 132 138 000.
Encalladura	Desconocida	Limpieza (pagadas) Relacionadas con la pesca (pagadas) Operación de extracción 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	Todas las reclamaciones fueron acordadas y pagadas. El Fondo de 1992 pagó ¥340 millones a los demandantes. Esta suma fue reembolsada posteriormente por el Fondo de 1971.
Desconocida	Desconocida	Limpieza (reclamadas) £10 000	No se dio curso a la reclamación.
Encalladura	280	Limpieza (liquidadas) £30 000	Reclamación liquidada por el propietario del buque y su asegurador.
Avería de casco	0	Medidas preventivas previas al derrame (pagadas) BD 21 168	El Fondo de 1992 no prosiguió acción por vía de recurso contra el propietario del buque.
Hundimiento	Desconocida	Limpieza (pagadas) US\$2 500 000 Limpieza (reclamadas) PPs1 800 000	El asegurador del propietario del buque pagó US\$2,5 millones.

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
8	<i>Dolly</i>	5.11.99	Martinica	República Dominicana	289	3 000 000 DEG
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, Emiratos Árabes Unidos	Honduras	681	No se dispone de cifras
11	<i>Slops</i>	15.6.00	Pireo, Grecia	Grecia	10 815	Ninguno
12	Siniestro en Suecia	23.9.00	Suecia	Desconocido	Desconocido	Desconocido

Causa del siniestro	Cantidad de hidrocarburos derramados (toneladas)	Indemnización (cuantías pagadas por el Fondo de 1992, a menos que se indique lo contrario)	Notas
Hundimiento	Desconocida		No se han presentado reclamaciones hasta la fecha.
Rotura	14 000 (estimación)	Limpieza (liquidadas) FFr27 892 000 Limpieza (reclamadas) FFr52 182 000 Relacionadas con la pesca (liquidadas) FFr66 275 000 Relacionadas con la pesca (reclamadas) FFr26 136 000 Otros daños materiales (liquidadas) FFr6 525 000 Otros daños materiales (reclamadas) FFr21 604 000 Turismo (liquidadas) FFr313 046 000 Relacionadas con el turismo (reclamadas) FFr460 230 000 Otras pérdidas de ingresos (liquidadas) FFr37 313 000 Otras pérdidas de ingresos (reclamadas) <u>FFr140 328 000</u> FFr1 151 531 000	El asegurador del propietario del buque efectuó pagos por FFr84 millones y el Fondo de 1992 por FFr281 millones. Estos pagos representan entre el 50% y 80% de las cuantías liquidadas. Las cuantías reclamadas son aquellas indicadas por los demandantes en sus acciones judiciales. Las cuantías pueden aumentar o disminuir posteriormente. Se pueden cursar nuevas reclamaciones en 2003.
Hundimiento	100-200	Medidas preventivas (pagadas) US\$29 000 Medidas preventivas (pagadas) Dhr2 047 500 Limpieza (liquidadas) US\$119 000 Limpieza (liquidadas) £127 400 Limpieza (reclamadas) US\$1 184 258	Los Fondos de 1971 y de 1992 han contribuido cada uno con el 50% de las cuantías abonadas.
Incendio	Desconocida	Limpieza (reclamadas) US\$2 559 000	El Fondo de 1992 considera que el <i>Slops</i> no está comprendido dentro de la definición de 'buque'. Dos contratistas entablaron acción judicial contra el Fondo de 1992. El tribunal de primera instancia consideró que el <i>Slops</i> estaba comprendido dentro de la definición de 'buque'. El Fondo de 1992 apelará contra la sentencia.
Desconocida	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
13	<i>Natuna Sea</i>	3.10.00	Indonesia	Panamá	51 095	22 400 000 DEG (estimación)
14	Siniestro en España	5.9.00	España	Desconocido	Desconocido	Desconocido
15	<i>Baltic Carrier</i>	29.3.01	Dinamarca	Islas Marshall	23 235	DKr118 millones
16	<i>Zeinab</i>	14.4.01	Emiratos Árabes Unidos	Georgia	2 178	No se dispone de cifras
17	Siniestro en Guadalupe	30.6.02	Guadalupe	Desconocido	Desconocido	Desconocido
18	Siniestro en el Reino Unido	29.9.02	Reino Unido	Desconocido	Desconocido	Desconocido
19	<i>Prestige</i>	13.11.02	España	Bahamas	42 820	18 900 000 DEG (estimación)

Causa del siniestro	Cantidad de hidrocarburos derramados (toneladas)	Indemnización (cuantías pagadas por el Fondo de 1992, a menos que se indique lo contrario)	Notas	
Encalladura	7 000 (estimación)	<i>Singapur</i>		
		Limpieza (pagadas)	US\$10 100 000	
		Limpieza (reclamadas)	<u>US\$16 000</u>	
			US\$10 116 000	
		Limpieza (pagadas)	S\$2 800 000	
		Limpieza (reclamadas)	S\$800 000	
		Relacionadas con la pesca (pagadas)	S\$95 000	
		Relacionadas con la pesca (reclamadas)	<u>S\$56 000</u>	
			S\$3 751 000	
		<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)	Rp253 000 000			
Limpieza (reclamadas)	<u>Rp21 000 000 000</u>			
	Rp21 253 000 000			
Limpieza (reclamadas)	US\$700 000			
Relacionadas con la pesca (reclamadas)	US\$12 300 000			
Daños al medio ambiente (reclamadas)	US\$16 700 000			
Estudios del medio ambiente (reclamadas)	<u>US\$383 000</u>			
	US\$30 083 000			
Desconocida	Desconocida	Limpieza (reclamadas)	Pts1 006 500	Las autoridades españolas han identificado el posible origen de la contaminación.
Abordaje	2 500	Limpieza (pagadas)	DKr15 900 000	
		Retirada de hidrocarburos (pagadas)	DKr17 400 000	
		Daños materiales/pérdidas económicas (pagadas)	DKr1 600 000	
		Relacionadas con la pesca (pagadas)	DKr19 700 000	
		Vigilancia del medio ambiente (pagadas)	<u>DKr258 000</u>	
			DKr54 858 000	
		Limpieza (reclamadas)	DKr42 600 000	
Hundimiento	400	Limpieza (pagadas)	US\$844 000	
		Limpieza (pagadas)	Dhr1 600 000	
		Limpieza (reclamadas)	Dhr2 500 000	
Desconocida	Desconocida			No se han presentado reclamaciones hasta la fecha.
Desconocida	Desconocida			No se han presentado reclamaciones hasta la fecha.
Rotura	Desconocida			Se prevén reclamaciones por daños de contaminación en España, Francia y Portugal.

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 2002 son los siguientes:

£1 =

Bolívar venezolano	Bs	2232,54	Euro	€	1,5342
Corona danesa	DKr	11,3954	Franco francés	FFr	10,0637
Corona estonia	EEK	23,9991	Lira italiana	LIt	2970,6254
Corona sueca	SEK	14,0276	Marco alemán	DM	3,0006
Dinar de Argelia	Din	127,039	Marco finlandés	FM	9,1219
Dinar de Bahrein	BD	0,6070	Peseta española	Pts	255,2694
Dirham de EAU	Dhr EAU	5,9130	Peso filipino	PPs	85,9445
Dirham marroquí	Dhr Ma	16,3369	Ringgit malasio	RM	6,1176
Dólar de Canadá	Can\$	2,5433	Rublo ruso	Rbls	51,4363
Dólar de los Estados Unidos	US\$	1,6099	Rupia indonesia	Rp	14408,6
Dólar de Singapur	S\$	2,7924	Won de la República de Corea	Won	1909,42
Dracma griega	Drs	522,7787	Yen japonés	¥	191,047

£1 = 1,1843 DEG o 1 DEG = £0,84438

- 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.

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

PORTLAND HOUSE
STAG PLACE
LONDRES SW1E 5PN
REINO UNIDO

Teléfono: +44 (0)20 7592 7100
Telefax: +44 (0)20 7592 7111
Dirección electrónica: info@iopcfund.org
Sitio en la red: www.iopcfund.org