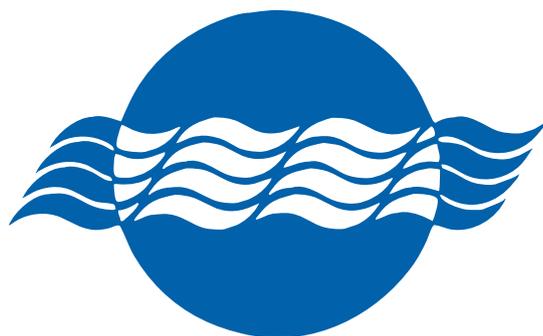


Informe Anual 2004



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 2004**



Fotografía de la portada:
Las operaciones de limpieza frente a Bahraín

Agradecimientos

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

Fotografías de:

Agence Maritime Vigneron	página 78
ITOPF	páginas 101, 106 y 110
London Offshore Consultants	página 67
Marine National	página 49
Ministerio de Transporte y Comunicaciones de Finlandia	página 23
Taryn Cass	páginas 3, 9, 19, 22, 24 y 33

Gráficos de:

FIDAC/IMPACT	páginas 16, 29, 30 y 45
--------------	-------------------------

Mapa de:

ITOPF/IMPACT	página 93
--------------	-----------

Diseñado y ejecutado en Gran Bretaña por:
Impact PR & Design Limited, 125 Blean Common, Blean, Canterbury, Kent CT2 9JH
Teléfono: +44 (0)1227 450022 Sitio en la red: www.impactprdesign.co.uk

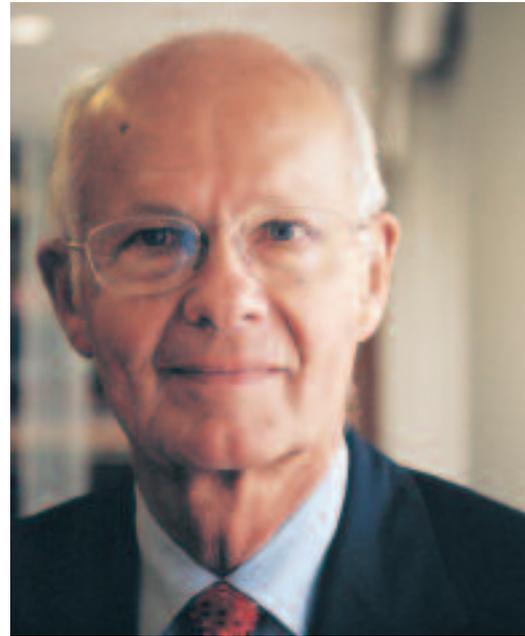
PRÓLOGO

Como Director de los Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos de 1971 y de 1992 (FIDAC) me complace presentar el Informe Anual del año 2004.

El final de 2004 ha sido señalado por uno de los peores desastres naturales del mundo, la horrible tragedia del tsunami en el Sudeste de Asia. Muchos países, incluidos varios Miembros del Fondo de 1992 y antiguos Miembros del Fondo de 1971, han sufrido trágicas pérdidas de vidas humanas y enorme destrucción. En nombre de la Secretaría de los FIDAC, quisiera aprovechar esta oportunidad para expresar nuestra solidaridad con todos los que han sufrido a consecuencia del tsunami.

La contaminación por hidrocarburos no entraña normalmente la pérdida de vidas humanas, pero un derrame importante puede tener graves repercusiones tanto en la vida de la gente como en el medio ambiente. Me complace, por tanto, que las condiciones para la entrada en vigor del Protocolo relativo al Fondo Complementario se cumplieron el 3 de diciembre de 2004 y que, como corolario, el Fondo Complementario quedará constituido el 3 de marzo de 2005, cuando entre en vigor el Protocolo. Este nuevo Fondo, que facilitará indemnización adicional por encima de la disponible en virtud de los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992, deberá garantizar que, en aquellos Estados que ratifiquen el Protocolo, se disponga de indemnización suficiente incluso respecto a los derrames de hidrocarburos más graves, y también que las reclamaciones aceptadas se puedan pagar íntegramente desde el principio.

Durante 2004, seis Estados ratificaron el Convenio del Fondo de 1992, con lo que el número total de Miembros del Fondo de 1992 asciende a 92. Este crecimiento continuo de la afiliación es indicio de que los gobiernos reconocen que el régimen internacional de indemnización ha funcionado bien, en general, en la mayoría de los casos. En 2000, la Asamblea del Fondo de 1992 creó un Grupo de Trabajo para estudiar la necesidad de mejorar el sistema internacional de indemnización, para garantizar que continúe satisfaciendo las necesidades de la sociedad en el siglo XXI, siendo dicho Grupo responsable de la preparación del Protocolo relativo al Fondo Complementario. Durante 2005, el Grupo formulará recomendaciones



Måns Jacobsson

finales a la Asamblea en cuanto a si los propios Convenios de 1992 deben ser revisados o no y, en caso afirmativo, qué temas requieren revisión.

Ha habido una serie de siniestros de contaminación por hidrocarburos durante 2004, pero, como en la mayoría intervinieron buques que no eran petroleros, los FIDAC han intervenido sólo en unos pocos nuevos siniestros durante el año. Con todo, una vez más se han tenido que dedicar considerables esfuerzos para lograr progresos respecto a los siniestros del *Erika* y el *Prestige*. También se han logrado progresos respecto a otros siniestros en los que intervino el Fondo de 1992. Además, se ha resuelto una serie de siniestros del Fondo de 1971 y espero que dentro de pocos años sea finalmente posible disolver el Fondo de 1971.

Espero que los lectores encuentren interesante el presente Informe y que les ayude a comprender la función de los FIDAC 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'.

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	15
3	Miembros de los FIDAC	18
3.1	Fondo de 1992	18
3.2	Fondo de 1971	19
3.3	Fondo Complementario	19
4	Relaciones Exteriores	20
4.1	Fomento de la afiliación al Fondo de 1992 e información sobre las actividades del Fondo	20
4.2	Relaciones con organizaciones internacionales y órganos interesados	20
4.3	El sitio en la red de los FIDAC	21
5	Órganos Rectores del Fondo de 1992 y del Fondo de 1971	22
6	Disolución del Fondo de 1971	25
6.1	Terminación del Convenio del Fondo de 1971	25
6.2	Seguro de responsabilidad del Fondo de 1971	25
6.3	Procedimiento para la disolución del Fondo de 1971	25
7	Administración de los FIDAC	26
7.1	Secretaría	26
7.2	Gestión de riesgos	26
7.3	Estados financieros de 2003	26
7.4	Estados financieros de 2004	27
7.5	Inversión de fondos	27
7.6	Órgano de Auditoría	28
8	Contribuciones	29
8.1	El sistema de contribuciones	29
8.2	Contribuciones de 2003	30
8.3	Contribuciones de 2004	31
8.4	Fondos de 1971 y de 1992: Contribuciones al correr de los años	31
9	Examen de la idoneidad del régimen internacional de indemnización	33
9.1	Grupo de Trabajo Intersesiones	33
9.2	Labor realizada por el Grupo de Trabajo en el periodo 2000–2003	33
9.3	Labor realizada en 2004	34
9.4	Examen de los informes del Grupo de Trabajo por la Asamblea	38
10	Fondo Complementario	40
11	Transacción y pago de reclamaciones	42
11.1	Consideraciones generales	42
11.2	Admisibilidad de las reclamaciones de indemnización	42
11.3	Siniestros en los que intervino el Fondo de 1971	43
11.4	Siniestros en los que intervino el Fondo de 1992	44

PARTE 2

12	Siniestros tramitados por los Fondos de 1971 y de 1992 durante 2004	49
13	Siniestros del Fondo de 1971	50
13.1	<i>Vistabella</i>	50
13.2	<i>Braer</i>	50
13.3	<i>Keumdong N°5</i>	51
13.4	<i>Iliad</i>	52
13.5	<i>Yeo Myung</i>	53
13.6	<i>Yuil N° 1</i>	53
13.7	<i>Kriti Sea</i>	54
13.8	<i>Nissos Amorgos</i>	54
13.9	<i>Evoikos</i>	57
13.10	<i>Pontoon 300</i>	58
13.11	<i>Al Jaziah 1</i>	62
13.12	<i>Alambra</i>	64
13.13	<i>Zeinab</i>	66
13.14	<i>Singapura Timur</i>	67
14	Siniestros del Fondo de 1992	71
14.1	Siniestro en Alemania	71
14.2	<i>Dolly</i>	73
14.3	<i>Erika</i>	74
14.4	<i>Al Jaziah 1</i>	86
14.5	<i>Slops</i>	86
14.6	Siniestro en Suecia	90
14.7	<i>Zeinab</i>	92
14.8	<i>Prestige</i>	93
14.9	Siniestro en Bahrein	104
14.10	<i>Buyang</i>	107
14.11	<i>Hana</i>	108
14.12	<i>Victoriya</i>	109
14.13	<i>Duck Yang</i>	111
14.14	<i>Kyung Won</i>	112
14.15	<i>Jeong Yang</i>	115
14.16	<i>N°11 Hae Woon</i>	116

ANEXOS

I	Estructura de los FIDAC	120
II	Nota sobre los estados financieros publicados de los Fondos de 1971 y 1992 en 2003	123
III	Fondo de 1971: Informe del Auditor externo	124
IV	Fondo de 1971: Dictamen del Auditor externo	130
V	Fondo de 1971: Cuenta de ingresos y gastos - Fondo General	131
VI	Fondo de 1971: Cuenta de ingresos y gastos - Fondo de Reclamaciones Importantes	132

VII	Fondo de 1971: Balance General	136
VIII	Fondo de 1971: Estado del flujo de efectivo	137
IX	Fondo de 1992: Informe del Auditor externo	138
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: Cifras financieras clave correspondientes a 2004	149
XVI	Fondo de 1992: Cifras financieras clave correspondientes a 2004	150
XVII	Fondo de 1992: Hidrocarburos sujetos a contribución recibidos en el año civil de 2003 en los territorios de Estados que eran Miembros del Fondo de 1992 al 31 de diciembre de 2004	151
XVIII	Fondo de 1971: Resumen de siniestros	152
XIX	Fondo de 1992: Resumen de siniestros	174

PREFACIO

También yo quisiera aprovechar esta oportunidad para expresar mi profunda solidaridad con todos los que han sufrido graves pérdidas personales, que hicieron frente a la inmensa destrucción o padecieron horribles experiencias a consecuencia del desastre del tsunami en el Sudeste de Asia. Muchos países han sido gravemente afectados por este desastre natural sin precedentes, que proyectó una oscura sombra sobre el final de 2004, y es bueno ver que en todo el mundo se han movilizado recursos para ayudarles.

Frente a la trágica pérdida de vidas humanas a tamaña escala, los daños debidos a la contaminación por hidrocarburos pueden parecer un tema trivial. Pero ello no debe inducirnos a subestimar la medida en que un grave siniestro de contaminación por hidrocarburos puede también tener profundas repercusiones en la vida de la gente. Mencione, en mi Prefacio del Informe Anual del año pasado, que han tenido lugar muchos cambios desde los primeros días de los FIDAC. La ulterior evolución del régimen internacional de indemnización y del modo en que funcionan los Fondos será asimismo importante en el futuro, para garantizar que, en un mundo cambiante, los Fondos puedan seguir desempeñando un papel eficaz. Pero será igualmente importante no perder de vista el objetivo primordial de los FIDAC, en las palabras del Preámbulo del Convenio del Fondo de 1992, '... asegurar una indemnización adecuada a las víctimas de los daños por contaminación causados por derrames o descargas de hidrocarburos procedentes de buques'. Espero por tanto que la Asamblea pueda equilibrar estos dos aspectos cuando debata en 2005 los resultados del tercer Grupo de Trabajo intersecciones, que continuó sus importantes trabajos en el transcurso de 2004.

Resultó claro a principios de diciembre de 2004 que el Protocolo relativo al Fondo Complementario, que fue aprobado en 2003, entraría en vigor el 3 de marzo de 2005. A partir de ese día, se dispondrá de excelente protección contra las consecuencias económicas incluso de los peores desastres de derrames de hidrocarburos en los Estados Partes en el Protocolo. Guardo la esperanza de que, con el Fondo Complementario, podremos poner fin a lo que se conoce como 'prorrato', es decir, la limitación de los pagos de indemnización a un determinado porcentaje, a fin de evitar un pago en exceso. Por desgracia, esto ha resultado inevitable en demasiados casos en el sistema actual, dando lugar a graves dificultades en potencia para los demandantes auténticos, y socavando así el objetivo primordial de los Fondos.



Willem Oosterveen

Al final de 2004, Måns Jacobsson había desempeñado las funciones de Director de los FIDAC desde hacía 20 años. Como es bien sabido de todos los que han intervenido en el funcionamiento de los Fondos a lo largo de estos dos decenios, su importancia para los Fondos no ha tenido paralelo. En nombre, por tanto, de todos los Estados Miembros, le agradezco de todo corazón y le felicito por dedicar su gran sabiduría y conocimientos especializados al éxito de los Fondos durante tantos años, así como por su voluntad de continuar sirviendo a los Fondos otros dos años, permitiendo así una transición ordenada al próximo Director.

Concluyo deseando al próximo Presidente de la Asamblea del Fondo de 1992 toda suerte de éxitos en dirigir el órgano supremo de esta importante organización y expresando, en nombre de los Estados Miembros, mi sincero agradecimiento al Director y a su Secretaría por su excelente labor y dedicación a los FIDAC durante 2004. Este Informe Anual presenta un meticuloso panorama de los empeños colectivos de todos aquellos que han contribuido a las actividades de los FIDAC, y estoy seguro de que los lectores lo hallarán a la vez instructivo e informativo.

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 (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 y funciona dentro del marco de dos Convenios internacionales. Estos son 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 constitución de un Fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación de 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 ocurrieran 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 objeto de transacción y pago, y los haberes restantes distribuidos entre los contribuyentes.

Sigue en vigor el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 respecto de 45 Estados. Aunque se preveía que los Estados que pasasen a ser Partes en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 denunciasen el Convenio de 1969, algunos Estados son aún partes en ambos, lo que se traduce en relaciones convencionales complejas.

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

Los FIDAC proporcionan 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 £48 millones o US\$93 millones).¹ La cuantía máxima de indemnización pagadera por el Fondo de 1992, por cualquier siniestro, es de 203 millones de DEG (unos £164 millones o US\$315 millones) respecto a los siniestros ocurridos a partir del 1 de noviembre de 2003 inclusive. Para los siniestros que ocurrieran antes de esa fecha, la cuantía máxima pagadera es de 135 millones de DEG (aproximadamente £109 millones o US\$210 millones). Para cada Fondo estas cuantías incluyen la suma efectivamente pagada por el propietario del buque o su asegurador.

El Fondo de 1992 se rige por 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 adoptar decisiones de política sobre la admisibilidad de las reclamaciones de indemnización. El Fondo de 1971 cuenta con un Consejo Administrativo que se ocupa tanto de las cuestiones administrativas como de las relacionadas con los siniestros. El funcionamiento cotidiano de ambos Fondos es responsabilidad de la Secretaría, a cuyo frente está el Director.

Si bien el régimen internacional de indemnización establecido en virtud de los Convenios de Responsabilidad Civil y de los Fondos ha funcionado bien en general en la mayoría de los casos, las características fundamentales de dicho régimen se formaron

¹ La conversión de monedas en este Informe se ha efectuado sobre la base de los tipos al 31 de diciembre de 2004, es decir 1 DEG = £0,804085 o US\$1,553010, excepto en lo que respecta a las reclamaciones pagadas por los Fondos cuando la conversión se ha efectuado al tipo de cambio en la fecha de pago.

siguiendo los acontecimientos de fines de la década de 1960 y principios de la de 1970. Por ello no es sorprendente que los Estados Contratantes hayan modificado el régimen a la luz de la experiencia, a fin de adaptarlo a las necesidades cambiantes de la sociedad. El 1 de noviembre de 2003, entró en vigor el incremento del 50% en los límites de responsabilidad e indemnización, y en mayo de 2003 se adoptó el Protocolo constitutivo de un Fondo Complementario, que creará un tercer nivel de indemnización. El Protocolo entrará en vigor el 3

de marzo de 2005 y la cuantía total de indemnización disponible para los daños debidos a la contaminación en los Estados que pasen a ser Miembros del Fondo Complementario será de 750 millones de DEG (£603 millones o US\$1 165 millones), incluidas las cuantías pagaderas en virtud de los Convenios de 1992.

Continúan las consideraciones a través del Grupo de Trabajo intersesiones creado por la Asamblea del Fondo de 1992 sobre si se han de hacer más modificaciones al régimen (véase la sección 9).

2 EL MARCO JURÍDICO

Ámbito de aplicación

El Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 y el Convenio del Fondo de 1971 se aplican a los derrames de hidrocarburos persistentes procedentes de buques tanque que ocasionan daños debidos a contaminación en el territorio (incluido el mar territorial) de un Estado Parte en el Convenio respectivo. 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 contaminación causados en la zona económica exclusiva (ZEE) o zona equivalente de un Estado Parte.

Los ‘daños ocasionados por contaminación’ se definen en los Convenios de 1969 y de 1971 como las pérdidas o daños causados por contaminación. La definición de ‘daños ocasionados por 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 la indemnización por deterioro del medio, distinta de la pérdida de beneficios debida a tal deterioro, se limita a los costes de medidas razonables de restauración efectivamente tomadas o que se tomarán. Los ‘daños ocasionados por contaminación’ incluyen los costes de medidas preventivas razonables, es decir, medidas para prevenir o reducir al mínimo los daños debidos a contaminación.

Los Convenios de 1969 y 1971 se aplican sólo a los daños causados o a 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 contraídos en concepto de medidas preventivas son recuperables incluso cuando no ocurre un derrame de hidrocarburos, siempre que exista una amenaza grave e inminente de daños ocasionados por contaminación.

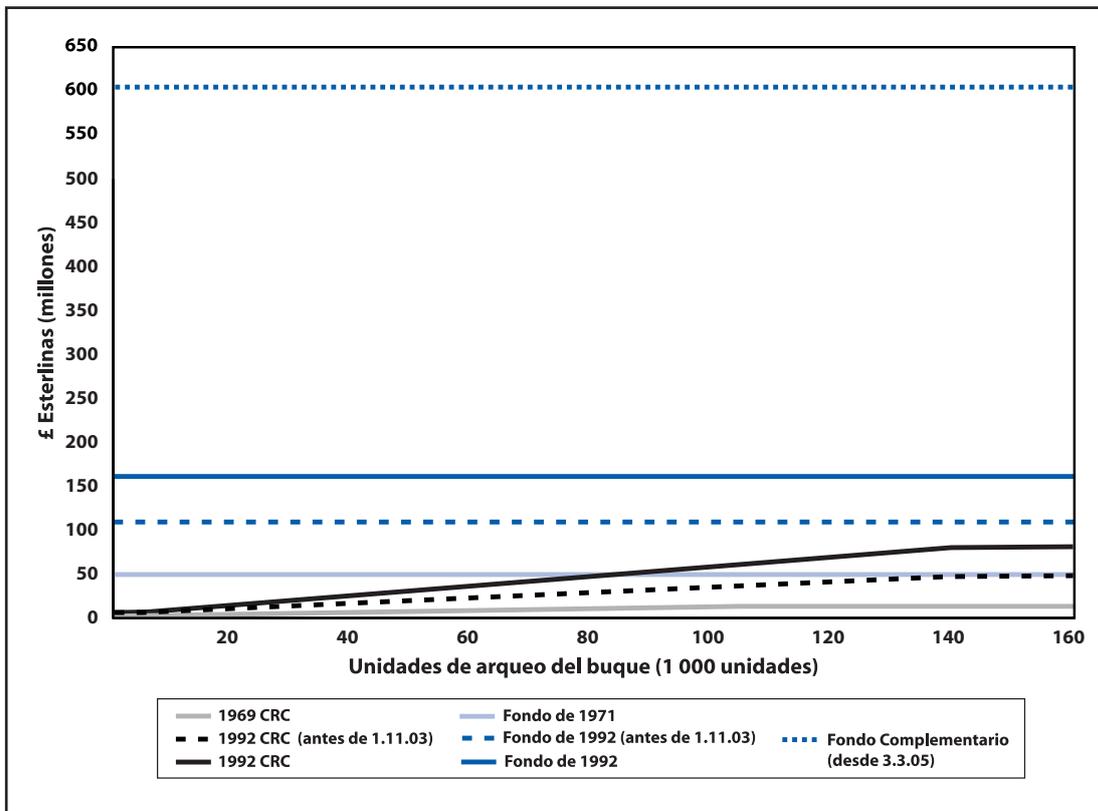
Los Convenios de 1969 y 1971 se aplican sólo a buques que efectivamente transportan hidrocarburos a granel como carga, es decir, en general, petroleros cargados. Por consiguiente, los derrames procedentes de petroleros durante viajes en lastre no están cubiertos por estos Convenios. Sin embargo, los 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 aun en el caso de que no haya falta de su parte. Queda exento de responsabilidad solamente si demuestra que:

- los daños se debieron a un acto de guerra, hostilidades, guerra civil, insurrección o un fenómeno natural de índole excepcional, inevitable e irresistible, o
- los daños se debieron totalmente a un acto u omisión intencionada de un tercero para causar daños, o
- los daños se debieron totalmente a la negligencia u otro acto lesivo de cualquier

Arqueo del buque	Siniestros ocurridos hasta el 31 de octubre de 2003 inclusive	Siniestros ocurridos a partir del 1 de noviembre de 2003 inclusive
Buque que no exceda de 5 000 unidades de arqueo bruto	3 000 000 DEG (£2,4 million o US\$4,7 millones)	4 510 000 DEG (£3,6 million o US\$7 millones)
Buque comprendido entre 5 000 y 140 000 unidades de arqueo bruto	3 000 000 DEG (£2,4 millones o US\$4,7 millones) más 420 DEG (£339 o US\$650) por cada unidad adicional de arqueo	4 510 000 DEG (£3,6 millones o US\$7 millones) más 631 DEG (£507 o US\$980) por cada unidad adicional de arqueo
Buque de arqueo bruto igual o superior a 140 000 unidades	59 700 000 DEG (£48 millones o US\$93 millones)	89 770 000 DEG (£72 millones o US\$139 millones)



Límites estipulados en los Convenios

Gobierno u otra autoridad pública responsable del 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) (£107 o US\$207) por tonelada del arqueo del buque o 14 millones de DEG (£11 millones o US\$22 millones), si esta última cuantía es inferior.

Los límites originales en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, que eran considerablemente más elevados que en virtud del Convenio de 1969, se incrementaron en un 50,73% para siniestros ocurridos a partir del 1 de noviembre de 2003 inclusive. Estos incrementos fueron decididos por el Comité Jurídico de la Organización Marítima Internacional (OMI) mediante un procedimiento especial estipulado en el Convenio (el 'procedimiento de enmienda tácita'). Los límites en virtud del Convenio de 1992 figuran en el cuadro de la página 15.

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 han originado del acto u omisión personales del propietario del buque, y que éste ha 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 condición se aplica únicamente a buques que transportan más de 2 000 toneladas de hidrocarburos como carga.

Encauzamiento de la responsabilidad

Las reclamaciones por daños debidos a 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. 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 los miembros de la tripulación, 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 prohibición no se aplica si los daños por contaminación se originaron por el acto u omisión personales de la persona involucrada, y que ésta ha 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 contaminación por hidrocarburos, cuando no pueden obtener indemnización íntegra del propietario del buque o su asegurador en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil, que se aplica en los siguientes casos:

- los daños exceden el límite de responsabilidad del propietario del buque en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil aplicable;
- 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 un acto u omisión intencionada de un tercero para causar daños, o por la negligencia de cualquier Gobierno u otra autoridad pública responsable del mantenimiento de luces u otras ayudas a la navegación;
- 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 pagar las reclamaciones de indemnización.

La indemnización pagadera por el Fondo de 1971 respecto a siniestros se limita a una cuantía total de 60 millones de DEG (£48 millones o

US\$93 millones). En lo que se refiere al Fondo de 1992, la cuantía máxima pagadera es 135 millones de DEG (£109 millones o US\$210 millones) respecto a siniestros ocurridos antes del 1 de noviembre de 2003. Esta cuantía máxima se incrementó mediante el 'procedimiento de enmienda tácita' a 203 millones de DEG (£164 millones o US\$315 millones) respecto a siniestros ocurridos a partir de esa fecha. Estas cuantías máximas incluyen la suma efectivamente abonada por el propietario del buque (o su asegurador) en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil aplicable.

En lo que toca a la indemnización adicional que estará disponible a partir del Fondo Complementario, se puede consultar la sección 10.

Conforme al Convenio del Fondo de 1971, el Fondo de 1971 indemnizaba, 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 ocurrieron los daños y, en todo caso, dentro del plazo de seis años desde la fecha del siniestro.

Jurisdicción y ejecución de fallos

Los Tribunales del Estado o Estados Contratantes en donde ocurrieron los daños por contaminación o donde se hubieran tomado medidas preventivas tienen jurisdicción exclusiva sobre las acciones de indemnización contra el propietario del buque, su asegurador y los FIDAC. Una sentencia contra el Fondo dictada por un Tribunal competente en virtud del Convenio aplicable, que sea de cumplimiento obligatorio en el Estado de origen y que ya no sea objeto de ningún recurso ordinario de revisión en dicho Estado, será reconocida y tendrá carácter ejecutorio en los demás Estados Contratantes.

Estructura y financiación

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

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 2004, 86 Estados se habían convertido en Miembros del Fondo de 1992. Otros seis Estados se han adherido al Convenio del Fondo de 1992 durante 2004, con lo que el

número de Estados Miembros llegará a 92 al final de 2005, como se indica en el cuadro a continuación.

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

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

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

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

Santa Lucía	20 de mayo de 2005	Estonia	6 de agosto de 2005
Malasia	9 de junio de 2005	Sudáfrica	1 de octubre de 2005
Tuvalu	30 de junio de 2005	Israel	21 de octubre 2005

3.2 Fondo de 1971

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 ocurran después de esa fecha. Por consiguiente, el Fondo de 1971 no tiene Estados Miembros. En cuanto a la disolución del Fondo de 1971 se hace referencia en la sección 6.

De los 23 Estados que eran Miembros del Fondo de 1971 el 24 de mayo de 2002, 13 se han adherido al Convenio del Fondo de 1992. No

obstante, quedan todavía 10 Estados que aún no lo han hecho, a saber: Albania, Benin, Côte d'Ivoire, Gambia, Guyana, Kuwait, Maldivas, Mauritania, República Árabe Siria, y Saint Kitts y Nevis. Se espera que estos Estados ratifiquen el Convenio del Fondo de 1992 en un futuro próximo.

3.3 Fondo Complementario

En lo que corresponde a los miembros del Fondo Complementario, se hace referencia en la sección 10.



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 talleres 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. Como en años anteriores, el Director dictó conferencias a estudiantes en la Universidad Marítima Mundial de Malmö (Suecia), brindando la oportunidad de difundir información acerca del Fondo de 1992 y el régimen internacional de indemnización a estudiantes que en su día regresarán a sus administraciones marítimas por todo el mundo. También se han dado conferencias en el Instituto de Derecho Marítimo Internacional de la OMI en Malta y la Academia Marítima Internacional de la OMI en Trieste (Italia).

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 2004 una serie de Estados Miembros del Fondo de 1992, para celebrar conversaciones con funcionarios gubernamentales acerca del régimen internacional de indemnización y las operaciones del Fondo de 1992.

Con el fin de fomentar la afiliación al 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 OMI, en particular durante los períodos de sesiones del Consejo y Comité Jurídico de la OMI.

Los antiguos Estados Miembros del Fondo de 1971 tienen el rango 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 2004 los Estados especificados en el cuadro de esta página, que no eran Miembros, gozaban del rango de observador ante el Fondo de 1992 (se indican con asterisco los antiguos Estados Miembros del Fondo de 1971).

4.2 Relaciones con organizaciones internacionales y órganos interesados

Los FIDAC cooperan estrechamente 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 ante los FIDAC 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 Central para la Navegación en el Rin (CCNR) (Fondo de 1992 solamente)

ESTADOS NO MIEMBROS CON RANGO DE OBSERVADOR

Albania*	Estados Unidos	Mauritania*
Arabia Saudita	Gambia*	Pakistán
Brasil	Guyana*	Perú
Benín*	Indonesia*	República Árabe Siria*
Chile	Irán, República Islámica del	República Popular
Côte d'Ivoire*	Kuwait*	Democrática de Corea
Ecuador	Líbano	Saint Kitts y Nevis*
Egipto	Maldivas*	Suiza*

- 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)

Los FIDAC mantienen lazos particularmente estrechos con la OMI, y se han concertado acuerdos de cooperación entre los Fondos y la OMI. Durante 2004, la Secretaría representó a los FIDAC en las reuniones del Consejo y el Comité Jurídico de la OMI, así como en 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:

- Amigos de la Tierra Internacional (FOEI)
- Asociación Internacional de Armadores Independientes de Petroleros (INTERTANKO)
- BIMCO
- Cámara Naviera Internacional (ICS)
- Comité Marítimo Internacional (CMI)
- Conferencia de las Regiones Periféricas

Marítimas (CPMR) (Fondo de 1992 solamente)

- Consejo Europeo de la Industria Química (CEFIC) (Fondo de 1992 solamente)
- Cristal Limited
- Federación de Asociaciones Europeas de Almacenamiento de Tanques (FETSA)
- Foro Marítimo Internacional de Compañías Petroleras (OCIMF)
- International Group of P&I Clubs
- 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)

4.3 El sitio en la red de los FIDAC

Los FIDAC tienen un sitio en la red (www.iopcfund.org) que contiene información sobre las Organizaciones y sus actividades. Durante 2004, el sitio en la red, que anteriormente había estado disponible únicamente en inglés, estuvo disponible en francés y en español. El sitio en la red se expandió también para incluir una cantidad significativamente mayor de información.

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

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 tomar decisiones sobre la política relativa a la admisibilidad de las reclamaciones de indemnización.

Conforme al Convenio del Fondo de 1971, el Fondo de 1971 tenía una Asamblea y un Comité Ejecutivo. Sin embargo, en 1998 resultó evidente que existía un riesgo inminente de que esos órganos no consiguieran alcanzar quórum. Por consiguiente, la Asamblea aprobó una resolución para establecer un Consejo Administrativo que actuaría en nombre de la Asamblea cuando ésta no lograra quórum. Desde octubre de 1998, el Consejo Administrativo (que no tiene requisito de quórum) ha desempeñado las funciones de la Asamblea y del Comité Ejecutivo y se ocupa, por consiguiente, tanto de las cuestiones administrativas como de las relacionadas con los siniestros. El Consejo se centra además en la disolución del Fondo de 1971.

En 2002, la Asamblea del Fondo de 1992 reconoció que, debido al aumento del número de Estados Miembros, tal vez no consiguiera alcanzar quórum en futuras sesiones. La Asamblea aprobó, por tanto, una resolución similar que establecía un Consejo Administrativo para el Fondo de 1992. El requisito de quórum para este Consejo Administrativo se fijó en 25 Estados Miembros.



Jerry Rysanek

La Asamblea del Fondo de 1992 celebró una sesión extraordinaria en mayo de 2004 y su sesión regular de otoño en octubre de 2004. Ambas sesiones se celebraron bajo la presidencia del Sr. Willem Oosterveen (Países Bajos).

El Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 celebró cuatro sesiones en el transcurso de 2004. Las tres primeras, celebradas en febrero, mayo y octubre, fueron presididas por el Sr. Jerry Rysanek (Canadá). La última sesión, también en octubre de 2004, fue presidida por la Sra. Lolan Margaretha Eriksson (Finlandia). Las principales decisiones adoptadas 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 del Fondo de 1971 celebró sesiones en febrero, mayo y octubre de 2004. Las sesiones de febrero y mayo fueron presididas por el Sr. John Wren (Reino Unido), mientras que la sesión de octubre fue presidida por el Capitán Raja Malik (Malasia). Las principales decisiones adoptadas por el Consejo Administrativo en estas sesiones fueron relativas a siniestros en los que interviene el Fondo de 1971 y se recogen en la sección 13, dentro del contexto de los siniestros concretos.

Decisiones relativas a ambas Organizaciones

En las sesiones de octubre de 2004, la Asamblea del Fondo de 1992 y el Consejo Administrativo del Fondo de 1971 tomaron las siguientes decisiones principales.

- El actual Director, el Sr. Måns Jacobsson, que asumió su cargo el 1 de enero de 1985 y cuyo contrato debía vencer el 31 de diciembre de 2004, informó a los órganos rectores que estaría a su disposición para una prolongación de su contrato por un periodo de dos años. La Asamblea del Fondo de 1992 decidió prorrogar su contrato por un nuevo mandato de dos años, a partir del 1 de enero de 2005, de modo que incluyese un periodo para preparar la transición a su sucesor según decida la Asamblea.
- Habida cuenta de la decisión tomada en abril/mayo de 1998 de que el Director del

Fondo de 1971 fuese *ex officio* la persona que ocupase el cargo de Director del Fondo de 1992, el Consejo Administrativo del Fondo de 1971 tomó nota de la decisión de la Asamblea del Fondo de 1992 de prorrogar el contrato del actual Director.

- Con respecto a los procedimientos a seguir para la contratación de los futuros Directores, los órganos rectores solicitaron al Órgano de Auditoría que preparase una descripción analítica del puesto y de las competencias necesarias para el puesto de Director y que propusiera un calendario respecto a las diversas etapas del proceso de selección.
- De acuerdo con la práctica usual de los organismos y órganos auxiliares de las Naciones Unidas y, en particular, de la Organización Marítima Internacional, la Asamblea del Fondo de 1992 ha aprobado una resolución que establece un límite de cinco años para el mandato del Director, renovable por un periodo adicional de hasta cinco años, pero que permite a la Asamblea decidir sobre otra prórroga del mandato del Director en circunstancias excepcionales. El Consejo Administrativo del Fondo de 1971 tomó nota de esta resolución.
- La Asamblea y el Consejo Administrativo tomaron nota con agradecimiento de los informes del Auditor Externo y de sus dictámenes acerca de los estados financieros del Fondo de 1992 y del Fondo de 1971 y de que el Auditor había proporcionado un dictamen de auditoría sin reservas tras un riguroso examen de las operaciones financieras y las cuentas de conformidad con las normas de auditoría y la práctica óptima. Los órganos rectores aprobaron las cuentas del ejercicio financiero comprendido entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2003 (véase la sección 7.3), como recomendara el Órgano de Auditoría común a ambas Organizaciones.
- Se aprobaron las consignaciones presupuestarias para 2005, con gastos administrativos para la Secretaría común de un total de £3 372 600.
- Los órganos rectores consideraron que la situación respecto a la falta de presentación de informes sobre hidrocarburos por varios Estados seguía siendo un asunto de grave preocupación, puesto que sin dichos informes, la Secretaría no puede recaudar



Lolan Margaretha Eriksson

contribuciones respecto a los receptores de hidrocarburos en aquellos Estados (véase la sección 8.1).

Decisiones relativas al Fondo de 1992 solamente

- En octubre de 2004, la Asamblea del Fondo de 1992 eligió a los siguientes Estados miembros del Comité Ejecutivo del Fondo de 1992:

Alemania	India
Argelia	Italia
Australia	Japón
China (Región Administrativa Especial de Hong Kong)	Países Bajos
Emiratos Árabes Unidos	Portugal
Federación de Rusia	Reino Unido
Finlandia	República de Corea
	Uruguay

- La Asamblea decidió incrementar el capital de operaciones del Fondo de 1992 de £20 millones a £22 millones.
- La Asamblea decidió recaudar contribuciones respecto al Fondo General y el Fondo de Reclamaciones Importantes del *Prestige*, y reembolsar a los contribuyentes un superávit del Fondo de Reclamaciones Importantes del *Nakhodka* (véase la sección 8.3).
- La Asamblea tomó nota de las novedades respecto a la ratificación e implantación del



Capitán Raja Malik

Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 1996 (Convenio SNP). Se tomó nota de que la Secretaría había completado el desarrollo de un sistema de base de datos para ayudar en la identificación e información de la carga sujeta a contribución conforme al Convenio SNP y que la base de datos incluía todas las sustancias calificadas de nocivas y potencialmente peligrosas. Se señaló además que el sistema definitivo circularía en forma de un CD-ROM con un programa informático para su instalación en ordenadores de uso personal, y que la Secretaría establecería un sitio en la Red destinado a ello.

- En octubre de 2004, la Asamblea aprobó el texto revisado del Manual de Reclamaciones del Fondo de 1992, que es una guía para presentar las reclamaciones de indemnización contra los Fondos. El Manual de Reclamaciones revisado es más

fácil de leer y brinda una mayor asistencia a los demandantes (véase la sección 11.2).

- Se llamó la atención de la Asamblea sobre la posibilidad de que algunos Estados no presentaran informes sobre hidrocarburos o que los contribuyentes en algunos Estados no pagaran las contribuciones debido, en algunos casos, a la falta de leyes que incorporen los Convenios en sus legislaciones internas. Se señaló que la falta de implantación de los Convenios podría tener otras repercusiones graves en el futuro, especialmente en vista del aumento del límite financiero del Convenio del Fondo de 1992. La Asamblea encargó al Director que escribiese a todos los Estados Miembros para saber si se habían incorporado íntegramente los Convenios de 1992 a sus legislaciones internas.

Decisiones relativas al Fondo Complementario

- En su sesión de mayo de 2004, la Asamblea del Fondo de 1992 examinó una serie de propuestas del Director en relación con los preparativos para la constitución del Fondo Complementario y formuló recomendaciones sobre varias cuestiones a la Asamblea del Fondo Complementario (véase la sección 10).

Decisiones relativas solamente al Fondo de 1971

- En octubre de 2004, el Consejo Administrativo del Fondo de 1971 decidió no recaudar las contribuciones anuales del año 2004, sino reembolsar a los contribuyentes el superávit de varios Fondos de Reclamaciones Importantes, como se indica en la sección 8.3.

El Consejo Administrativo aprobó una consignación presupuestaria especial de £250 000 para cubrir los honorarios de los abogados y otros expertos, y gastos de viaje en relación con 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 inmediata liquidación del Fondo de 1971, ya que la Organización tendrá que cumplir con sus obligaciones respecto a los siniestros pendientes. En 2004, se hicieron notables progresos en la disolución del Fondo de 1971 al liquidarse una serie de siniestros pendientes. Se espera que para fines de 2005 sólo queden pendientes reclamaciones de indemnización respecto a un número muy reducido de siniestros. Se tomarán medidas para garantizar que el Fondo de 1971 sea liquidado y disuelto del modo apropiado lo antes posible.

6.2 Seguro de responsabilidad del Fondo de 1971

En octubre de 2000, el Fondo de 1971 adquirió un seguro para cubrir las responsabilidades por indemnización y compensación que tuviese el Fondo de 1971 de hasta 60 millones de DEG (£48 millones) por siniestro (así como los honorarios de juristas y otros expertos) con respecto a 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 (£220 000) por siniestro. Este seguro ha sido invocado respecto a dos siniestros que ocurrieron en 2001, a saber el *Zeinab* (Emiratos Árabes Unidos) y el *Singapura Timur* (Malasia).

6.3 Procedimiento para la disolución del Fondo de 1971

En octubre de 2004, el Consejo Administrativo

examinó ciertas cuestiones que habrán de abordarse 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. El Consejo decidió cómo se deben distribuir entre los contribuyentes los excedentes que haya en el Fondo General, qué medidas se habrán de adoptar con respecto a los contribuyentes morosos y el problema causado por una serie de Estados que no habían cumplido su obligación emanada de los tratados conforme al Convenio del Fondo de 1971 de presentar informes sobre hidrocarburos recibidos sujetos a contribución. Se examinarán estas cuestiones con mayor detenimiento en 2005.

En cuanto a los reembolsos a los contribuyentes adeudados el 1 de marzo de 2005 (véase sección 8.3), el Director decidió que, de conformidad con la postura adoptada por el Consejo Administrativo en 2003, el reembolso de excedentes en los Fondos de Reclamaciones Importantes (una vez que se hayan compensado los atrasos que hubiera) a los contribuyentes de aquellos Estados que tuvieran pendientes informes sobre hidrocarburos se aplazase hasta que se hayan presentado todos esos informes.

El Consejo tomó nota de la considerable mejora de la situación de los contribuyentes morosos, disminuyendo su número de 27 a 17 en los dos últimos años. El Consejo encargó al Director que continuase sus esfuerzos para que estos contribuyentes morosos pagasen las sumas adeudadas y considerase, caso por caso, si se debiera entablar acción judicial contra un contribuyente concreto.

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 2004, la Secretaría ha continuado enfrentándose a considerables retos. La gran dedicación del personal a su trabajo, así como sus conocimientos y pericia, constituyen sólidos puntales para los FIDAC y son decisivos para el funcionamiento eficiente de la Secretaría.

Los FIDAC continúan valiéndose de asesores externos para facilitar asesoramiento en cuestiones jurídicas y técnicas así como en las relativas a administración. En relación con varios siniestros importantes, los Fondos y el correspondiente asegurador de la responsabilidad del propietario del buque 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 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 ('P&I Clubs'). 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.

7.2 Gestión de riesgos

En 2004, el Director emprendió un examen general de la gestión de riesgos de los FIDAC. En estrecha cooperación con el Órgano de Auditoría, y con la asistencia de consultores y del Auditor Externo, el Director identificó cinco áreas de riesgo, que son sin particular orden de prioridad: el riesgo de reputación, proceso de tramitación de las reclamaciones, riesgo financiero, gestión de recursos humanos y continuidad empresarial. En estas cinco áreas han de proyectarse y evaluarse los subriesgos, tras de lo cual se documentará el proceso y los procedimientos de gestión de estos riesgos. El Órgano de Auditoría y los Auditores Externos han hecho valiosas contribuciones a los trabajos en este campo. Se realizarán trabajos ulteriores en 2005.

7.3 Estados financieros de 2003

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 2003 fueron aprobados por los respectivos órganos rectores en sus sesiones de octubre de 2004.

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 resúmenes de la información que consta en los estados revisados para este periodo se presentan en los Anexos V a VIII para el Fondo de 1971 y en los Anexos XI a 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 excede de 1 millón de Derechos Especiales de Giro (DEG) (£807 000) o, por el Fondo de 1992, de 4 millones de DEG (£3,2 millones); la conversión de DEG a libras esterlinas se hará al tipo aplicable en la fecha del siniestro en cuestión.

Los gastos administrativos totales de la Secretaría común fueron £2 543 795 en 2003, comparados con una consignación presupuestaria de £3 012 857.

Fondo de 1971

No se adeudaban contribuciones anuales con respecto al Fondo General en 2003.

Los gastos de reclamaciones para este periodo ascendían a £10,7 millones. La mayor parte de estos gastos se relacionaba con dos casos, a saber, los siniestros del *Aegean Sea* y el *Nissos Amorgos*.

El balance del Fondo de 1971 al 31 de diciembre de 2003 se reproduce en el Anexo VII. Se presentan asimismo los balances de los diversos Fondos de Reclamaciones Importantes. El pasivo contingente se estimó en más de £95 millones respecto a reclamaciones derivadas de 12 siniestros.

Fondo de 1992

Se adeudaban contribuciones de £3 millones respecto al Fondo General y £28 millones para el Fondo de Reclamaciones Importantes del *Erika* en 2003.

Los gastos de reclamaciones durante 2003 ascendieron a £69,8 millones. Los pagos se relacionaron sobre todo con los siniestros del *Erika* y el *Prestige*.

El balance del Fondo de 1992 al 31 de diciembre de 2003 se reproduce en el Anexo XIII. Se presentan asimismo los balances de los diversos Fondos de Reclamaciones Importantes. El pasivo contingente se estimó en £147 millones respecto a reclamaciones derivadas de 16 siniestros.

7.4 Estados financieros de 2004

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 2004 se presentarán al Auditor Externo en la primavera de 2005 y serán sometidos a la aprobación de los órganos rectores respectivos en sus sesiones de octubre de 2005. Estas cuentas se reproducirán en el Informe Anual de los FIDAC de 2005.

Se facilita la siguiente información preliminar sobre las operaciones financieras durante 2004. Las cifras, que se han redondeado, aún no han sido revisadas por el Auditor Externo.

Los gastos administrativos del funcionamiento de la Secretaría común en 2004 son aproximadamente de £2,6 millones, comparados con una consignación presupuestaria de £3 292 250.

No se adeudaban contribuciones anuales al Fondo General con respecto al Fondo de 1971 en 2004, mientras que se adeudaban £600 000 al Fondo de Reclamaciones Importantes del *Vistabella*, £11,5 millones al Fondo de Reclamaciones Importantes del *Nissos Amorgos*, £1,7 millones al Fondo de Reclamaciones Importantes del *Osung N°3* y £3 millones al Fondo de Reclamaciones Importantes del *Pontoon 300*.

En cuanto al Fondo de 1992, se adeudaban contribuciones de £7 millones al Fondo General y £75 millones al Fondo de Reclamaciones Importantes del *Prestige*.

Se efectuaron reembolsos de importantes sumas a los contribuyentes a los cuatro Fondos de Reclamaciones Importantes con respecto al Fondo de 1971 y a los contribuyentes a un Fondo de Reclamaciones Importantes con respecto al Fondo de 1992, como se detalla en el cuadro de la página 32.

El total de gastos de reclamaciones contraído por el Fondo de 1971 en 2004 fue aproximadamente de £6,1 millones, de los cuales unos £4,9 millones se relacionaban con el siniestro del *Nissos Amorgos*. Los pagos de reclamaciones del Fondo de 1992 en 2004 eran aproximadamente de un total de £14,5 millones, de los cuales unos £9,5 millones se relacionaban con el siniestro del *Erika* y £2,7 millones con el siniestro del *Prestige*. Se facilitan más pormenores en los Anexos XV y XVI respectivamente.

7.5 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. 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 riesgos indebidos 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 2004 en varios bancos y una sociedad de crédito hipotecario del Reino Unido. Al 31 de diciembre de 2004, las carteras de inversiones ascendían a un total aproximado de £21 millones relativo al Fondo de 1971 y de £105 millones relativo al Fondo de 1992. Los intereses devengados en 2004 por las inversiones ascendían a £1,9 millones para el Fondo de 1971 y a £4,6 millones para el 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 elegidos cada año por los órganos rectores.

En 2004, los Órganos Asesores de Inversiones vigilaron los procedimientos pertinentes para la inversión y los controles de gestión del efectivo. Vigilaron también la calificación crediticia de las instituciones financieras y revisaron continuamente la lista de tales instituciones que cumplen los criterios de inversión de los Fondos. Además, revisaron periódicamente los requisitos de inversión y divisas de los Fondos, así como las cotizaciones para las inversiones, a fin de garantizar que se logren rendimientos razonables de las inversiones sin comprometer los activos de los Fondos.

Los Órganos Asesores de Inversiones informan cada año a los órganos rectores.

7.6 Órgano de Auditoría

En 2002, 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:

- 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 los órganos rectores.

En 2004, el Órgano de Auditoría prestó consideración a los procedimientos para garantizar que el Informe Anual continuase abordando la necesidad de un número creciente de usuarios de informes financieros exhaustivos y precisos y otra información que abarque la gama completa de las actividades de los Fondos. Examinó además la relación entre el Órgano de Auditoría y el Auditor Externo, así como con los Órganos Asesores de Inversiones.

El Órgano de Auditoría se reunió con representantes del Auditor Externo y recibió un informe detallado sobre la labor realizada por el auditor y los resultados de la misma, todo lo cual fue considerado satisfactorio. El Órgano de Auditoría estaba convencido de que el alcance del examen de auditoría era apropiado. Se celebró también una reunión con los Órganos Asesores de Inversiones. El Órgano de Auditoría recomendó que los órganos rectores aprobasen las cuentas de los Fondos de 1971 y 1992 para el ejercicio económico de 2003.

Miembros del Órgano de Auditoría visitaron las Oficinas de Reclamaciones en La Coruña (España) y Burdeos (Francia) establecidas para tramitar las reclamaciones derivadas del siniestro del *Prestige*. Se extrajeron conclusiones positivas de estas visitas, tanto en lo relativo a la conveniencia de establecer estas oficinas como a los procedimientos de tramitación de reclamaciones implantados.

El Órgano de Auditoría abordó también la cuestión de la gestión de riesgos, asesoró a los Fondos acerca de adoptar una política equilibrada hacia la gestión de riesgos y observó con satisfacción que la Secretaría había progresado en la definición de los riesgos y en el establecimiento de los procedimientos para asumir los riesgos. El Órgano de Auditoría piensa continuar su labor en este campo.

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 fuel oil 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 cada contribuyente directamente a los FIDAC. Los Gobiernos no son responsables de estos pagos, a menos que hayan aceptado voluntariamente tal responsabilidad.

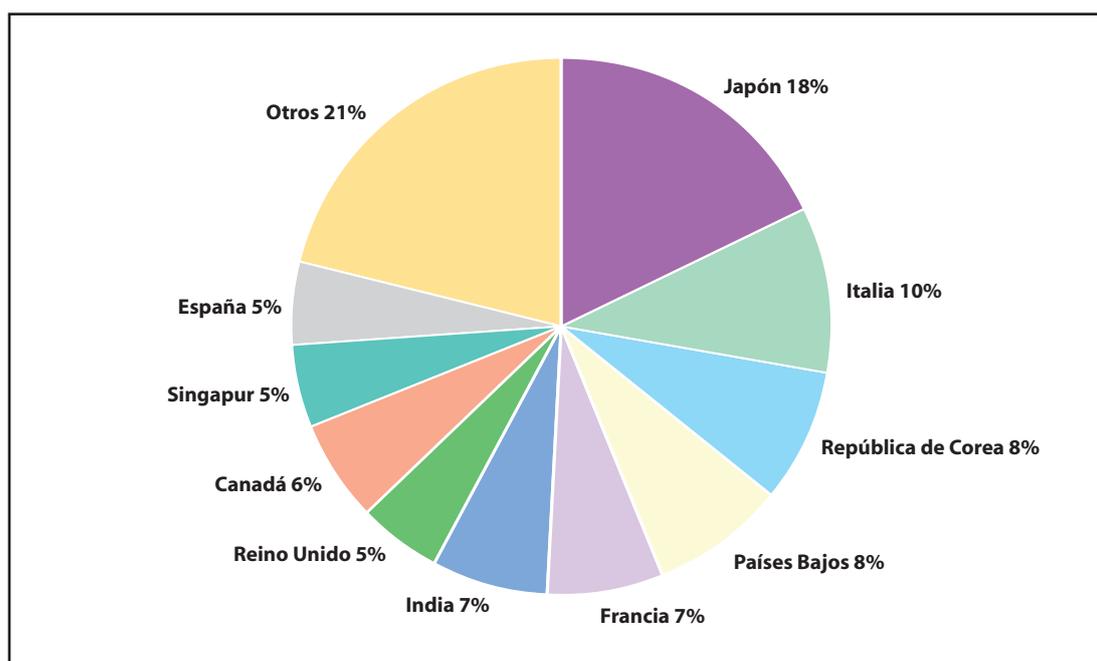
Falta de presentación de informes sobre hidrocarburos

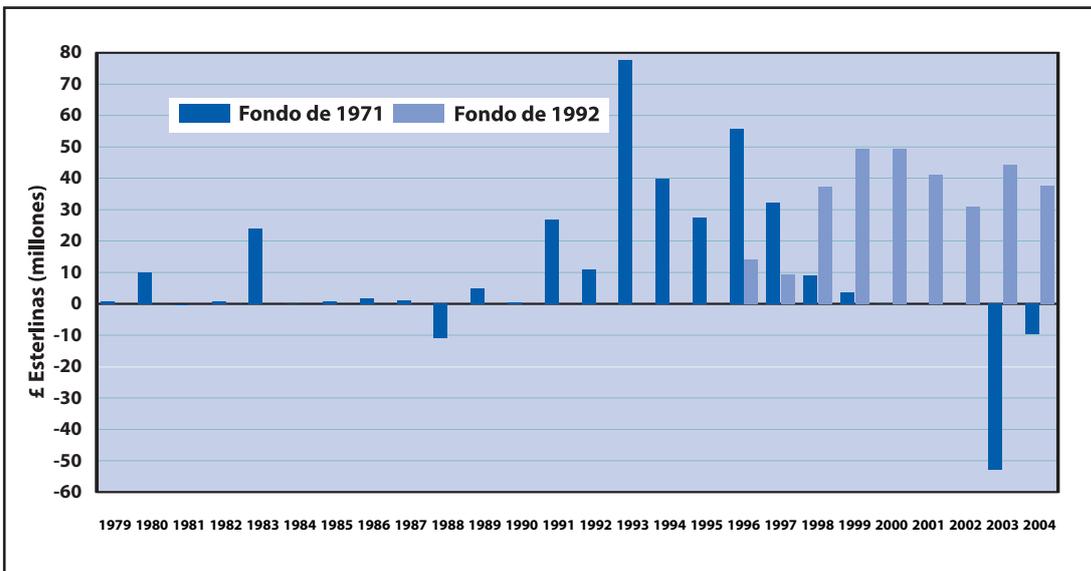
La falta de presentación de informes sobre hidrocarburos por parte de una serie de Estados fue examinada en las sesiones de octubre de 2004 de los órganos rectores de ambos Fondos. Por aquellas fechas, 23 Estados Miembros del Fondo de 1992 y 12 antiguos Estados Miembros del

Fondo de 1971 no habían presentado informes sobre hidrocarburos sujetos a contribución en 2003 y/o años anteriores. Quedaban pendientes los informes respecto a siete de los antiguos Estados Miembros del Fondo de 1971 correspondientes a un período de entre cuatro y 15 años. Cuatro de estos Estados son también Miembros del Fondo de 1992.

Numerosas delegaciones manifestaron su profunda preocupación ante el número de Estados Miembros que aún no habían presentado informes sobre hidrocarburos, ya que la falta de presentación de estos informes era crucial para el funcionamiento de los FIDAC. Se subrayó que la falta de presentación de informes sobre hidrocarburos era una violación de las obligaciones contractuales de los Estados en virtud de los Convenios del Fondo de 1992 y de 1971. Se sugirió que los Estados que no cumplían sus obligaciones no tuviesen derechos.

Los órganos rectores tomaron nota de que la falta de presentación de los informes sobre hidrocarburos por parte de una serie de Estados Miembros había sido una cuestión muy seria durante varios años y que, a pesar de que la situación hubiese mejorado ligeramente con respecto a los años anteriores, seguía siendo muy insatisfactoria.





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

Se encargó al Director que prosiguiera con sus esfuerzos para obtener los informes pendientes sobre hidrocarburos y se instó a todas las delegaciones a cooperar con la Secretaría para cerciorarse de que los Estados cumplieran sus obligaciones a este respecto.

Se señaló que sólo se podría obtener una solución auténtica para el futuro con una revisión de los Convenios de 1992 que está examinando el Grupo de Trabajo Intersesiones, a la que se refiere la sección 9.

Recaudación de contribuciones

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

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 de 2003

Como el Convenio del Fondo de 1971 ya no estaba en vigor, el Consejo Administrativo del Fondo de 1971 decidió en octubre de 2003 no recaudar contribuciones al Fondo General. Con todo, el Consejo decidió recaudar contribuciones anuales de un total de £16,8 millones para cuatro Fondos de Reclamaciones Importantes, y que el pago de la totalidad de las recaudaciones fuese efectuado a más tardar el 1 de marzo de 2004.

El Consejo Administrativo decidió reembolsar a los contribuyentes, el 1 de marzo de 2004, los excedentes por un total de £69,8 millones en otros cuatro Fondos de Reclamaciones Importantes. Como se mencionó en la sección 6.3, se decidió que los reembolsos a los contribuyentes de aquellos Estados que tuvieran pendientes informes sobre hidrocarburos se aplazasen hasta que se hayan presentado todos esos informes.

La Asamblea del Fondo de 1992 decidió recaudar contribuciones al Fondo General por £7 millones y que la recaudación total fuera pagadera a más tardar el 1 de marzo de 2004. La Asamblea decidió además recaudar contribuciones de £5,5 millones al Fondo de Reclamaciones Importantes del *Erika* y de £110 millones al Fondo de Reclamaciones Importantes del *Prestige*. Se decidió asimismo que £75 millones de la

recaudación al Fondo de Reclamaciones Importantes del *Prestige* se deberían pagar a más tardar el 1 de marzo de 2004, y que fuese diferida la totalidad de la recaudación al Fondo de Reclamaciones Importantes del *Erika* y el saldo de la recaudación al Fondo de Reclamaciones Importantes del *Prestige* (£35 millones). 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 2004. En julio de 2004, el Director decidió no facturar ninguna recaudación diferida como parte de las contribuciones anuales de 2003.

La Asamblea del Fondo de 1992 también decidió que un excedente de £37,7 millones en el Fondo de Reclamaciones Importantes del *Nakhodka* fuese reembolsado a los contribuyentes el 1 de marzo de 2004.

8.3 Contribuciones de 2004

En octubre de 2004, el Consejo Administrativo del Fondo de 1971 decidió no recaudar contribuciones a ningún Fondo de Reclamaciones Importantes.

El Consejo Administrativo decidió reembolsar a los contribuyentes el 1 de marzo de 2005 los excedentes por un total de £9,65 millones en cuatro Fondos de Reclamaciones Importantes. Como se mencionó en la sección 6.3, se decidió que los reembolsos a los contribuyentes de aquellos Estados que tuvieran pendientes informes sobre hidrocarburos se aplazasen hasta que se hayan presentado todos esos informes.

La Asamblea del Fondo de 1992 decidió recaudar contribuciones al Fondo General de £5,4 millones, y que toda la recaudación fuese exigible a más tardar el 1 de marzo de 2005. La Asamblea decidió además recaudar contribuciones al Fondo de Reclamaciones Importantes del *Prestige* de £33 millones, y que toda la recaudación fuese exigible a más tardar el 1 de marzo de 2005. Se decidió que se efectuara

un nuevo reembolso de £600 000 a los contribuyentes al Fondo de Reclamaciones Importantes del *Nakhodka*.

Las contribuciones de 2004 al Fondo General del Fondo de 1992 se recaudan sobre la base de las cantidades de hidrocarburos sujetos a contribución recibidos en 2003 en los Estados Miembros del Fondo de 1992. Las participaciones de las contribuciones de 2004 a ese Fondo respecto a los Estados Miembros quedan ilustradas mediante el gráfico en la página 29.

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

En el cuadro de la página 32 se presentan pormenores de las contribuciones de 2003 y 2004 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 a los Fondos ha fluctuado de un año para otro, como se ilustra en el gráfico de la página 30.

La suma total recaudada al correr de los años, (excluyendo las contribuciones de 2004 que vencen en 2005) es de £386 millones respecto al Fondo de 1971 y £317 millones respecto al Fondo de 1992. Se han efectuado reembolsos por un total de £107 millones y £41 millones a los contribuyentes al Fondo de 1971 y de 1992 respectivamente. Con respecto a las contribuciones recaudadas por el Fondo de 1971 al correr de los años, quedaban pendientes £374 738 al 31 de diciembre de 2004. En cuanto a las contribuciones recaudadas por el Fondo de 1992 desde su creación en 1996, quedaban pendientes £656 728 al 31 de diciembre de 2004. Por tanto, los atrasos representan el 0,13% y 0,24% respectivamente de las sumas netas recaudadas.

CONTRIBUCIONES ANUALES DE 2003 Y 2004 DE LOS FONDOS DE 1971 Y 1992

Organización	Año de contribución anual	Decisión de Órgano Rector		Fondo General/ Fondo de Reclamaciones Importantes	Suma total a pagar/ acreditada £	Año de hidro-carbuos	Recaudación/ crédito por tonelada £	
FONDO 1971	2003	Octubre 2003	1ª recaudación/ reembolsos	<i>Vistabella Caribe</i>	600 000	1990	0,0006354	
				Vencido el 1 marzo 2004	<i>Nissos Amorgos Venezuela</i>	11 500 000	1996	0,0093784
				<i>Osung N°3 República de Corea</i>	1 700 000	1996	0,0013864	
				<i>Pontoon 300 Emiratos Árabes Unidos</i>	3 000 000	1997	0,0023845	
				<i>Aegean Sea España</i>	-17 700 000	1991	-0,0182394	
				<i>Sea Prince/ Yeo Myung/ Yuil N°1 República de Corea</i>	-19 000 000	1994	-0,0158863	
				<i>Sea Empress Reino Unido</i>	-18 400 000	1995	-0,0155784	
				<i>Nakhodka Japón</i>	-14 700 000	1996	-0,0120313	
				2ª recaudación diferida	El Director no facturó ninguna recaudación			
				2004	Octubre 2004	reembolsos	<i>Aegean Sea España</i>	-800 000
	Vencido el 1 marzo 2005	<i>Keumdong N° 5 República de Corea</i>	-8 100 000				1992	-0,0075540
	<i>Sea Empress Reino Unido</i>	-350 000	1995				-0,0002965	
	<i>Nakhodka Japón</i>	-400 000	1996				-0,0003275	
	FONDO 1992	2003	Octubre 2003	1ª recaudación/ reembolsos	Fondo General	7 000 000	2002	0,0052817
<i>Nakhodka Japón</i>					-37 700 000	1996	-0,0568302	
<i>Prestige España</i>					75 000 000	2001	0,0552221	
2004		Octubre 2004	recaudación/ reembolsos	2ª recaudación diferida	El Director no facturó ninguna recaudación			
				Fondo General	5 400 000	2003	0,0039297	
				<i>Prestige España</i>	33 000 000	2001	0,0243113	
				Vencido el 1 marzo 2005	<i>Nakhodka Japón</i>	-600 000	1996	-0,0009048

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).

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

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

9.2 Labor realizada por el Grupo de Trabajo en el periodo 2000-2003

Protocolo relativo al 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 superior a la disponible en virtud del Convenio del Fondo de 1992 por daños de contaminación en Estados que fuesen Partes en el Protocolo. A este respecto se hace referencia en la sección 10.

Daños al medio ambiente

En abril/mayo de 2002, el Grupo de Trabajo examinó los criterios que han de aplicarse en lo que respecta a la admisibilidad de las reclamaciones por costes de estudios ambientales posteriores al derrame y por costes 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, que fue aprobado por la Asamblea en su sesión de octubre de 2002, 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.

Responsabilidad de los propietarios de buques y cuestiones afines

Se expresaron preocupaciones en el sentido de que la adopción del Protocolo relativo al Fondo Complementario distorsionaría el equilibrio entre los intereses navieros y de la carga, ya que se tenía la intención de que el Fondo Complementario fuese financiado únicamente por los receptores de hidrocarburos.

Las delegaciones en calidad de observadoras que representaban a los propietarios de buques y a los P&I Clubs se refirieron a una propuesta formulada por el sector naviero de incrementar,



Alfred Popp QC

con carácter voluntario, la cuantía de limitación aplicable a buques pequeños hasta 20 millones de DEG (£17,3 millones) y mantenían que ello preservaría este equilibrio, incluso después de la entrada en vigor del Protocolo que constituye el Fondo Complementario.

El Grupo de Trabajo decidió que, en vista del aparente desacuerdo entre los sectores naviero y petrolero sobre el grado en que se había repartido en el pasado y se repartiría en el futuro el peso financiero de los derrames de hidrocarburos, el Director debiera emprender un estudio independiente de los costes de los derrames pasados en relación con las cuantías de limitación pasadas, actuales y futuras de los Convenios de 1992. El Grupo de Trabajo consideró que era importante que el estudio reflejase los costes de los derrames pasados y el reparto de dichos costes entre los sectores naviero y petrolero sobre la base de los valores en 2003 y los valores probables en el futuro, teniendo en cuenta los índices de inflación de los distintos Estados.

Otras cuestiones

Durante el periodo 2000–2003 el Grupo de Trabajo examinó también otra serie de temas, sin alcanzar conclusiones. Acerca de estas deliberaciones se hace referencia al Informe Anual de 2003, páginas 34–36.

9.3 Labor realizada en 2004

El Grupo de Trabajo se reunió en febrero y mayo de 2004 para examinar una serie de cuestiones pendientes.

Estudio de los costes de los derrames en relación con las cuantías de limitación pasadas, actuales y futuras de los Convenios de 1992

Como se menciona en la sección 9.2, el Grupo de Trabajo había pedido al Director que emprendiese un estudio independiente de los costes de los derrames en relación con las cuantías de limitación pasadas, actuales y futuras de los Convenios pertinentes (Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 y Convenio del Fondo de 1971, y Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992) y los planes voluntarios del sector (TOVALOP y CRISTAL). La esfera de acción de los planes voluntarios, que funcionaron entre 1969 y 1997, era similar en términos generales a la

de los Convenios, aplicados a escala mundial, y durante algunos años interaccionó con los Convenios internacionales. El estudio fue presentado al Grupo de Trabajo en su reunión de mayo de 2004.

El estudio mostró que, sobre la base de los límites financieros del régimen de indemnización aplicable, el sector naviero había contribuido con el 45% y los intereses de la carga de hidrocarburos con el 55% de los costes totales de 5 802 siniestros ocurridos a escala mundial (excepto en los Estados Unidos de América) en el periodo de 25 años de 1978 a 2002. El estudio mostró también que el reparto de la carga financiera variaba considerablemente con las diferentes gamas de arqueo de los buques; los intereses de la carga de hidrocarburos contribuían considerablemente más a los costes de los siniestros en que intervienen buques de una gama igual o inferior a 20 000 toneladas de arqueo bruto; había un reparto igual de todos los costes entre los intereses de la carga de hidrocarburos y el sector naviero respecto a los siniestros en que intervienen buques de la gama comprendida entre 20 000 y 80 000 toneladas de arqueo bruto; y el sector naviero contribuía considerablemente más a los costes de los siniestros en que intervienen buques de una gama superior a 80 000 toneladas de arqueo bruto. Cuando los costes de los siniestros pasados fueron inflados a los valores monetarios de 2002 y los pronosticados para 2012, la contribución relativa de los intereses de la carga de hidrocarburos a los costes de los derrames de hidrocarburos aumentó considerablemente.

Debate general sobre si se deben revisar los Convenios de 1992

El Grupo de Trabajo seguía dividido acerca de la necesidad de una revisión de los Convenios de 1992, aunque existía un apoyo abrumador por proteger el sistema y mantener sus objetivos fundamentales. Algunas delegaciones expresaron la opinión de que podían acometerse las actuales debilidades del sistema mediante acuerdos voluntarios del sector. Otras delegaciones, sin embargo, eran reacias a aceptar acuerdos voluntarios como solución permanente y observaron, además, que existían otras cuestiones que sólo se podían resolver mediante cambios en los Convenios.

Responsabilidad de los propietarios de buques y cuestiones conexas

Nivel de la cuantía de limitación de los propietarios de buques y su relación con la indemnización financiada por los receptores de hidrocarburos

El Grupo de Trabajo examinó dos opciones para revisar el nivel de la cuantía de limitación de los propietarios de buques. La primera opción preveía un incremento en el nivel de responsabilidad del propietario del buque para los buques más pequeños así como la responsabilidad del propietario del buque para contribuir al Fondo Complementario. La segunda opción preveía que los propietarios de buques pagaran indemnización hasta una cuantía fija independientemente del tamaño del buque, por encima de la cual habría una responsabilidad compartida entre los propietarios de buques y los intereses de la carga de hidrocarburos hasta la cuantía máxima disponible en virtud del Convenio del Fondo de 1992, pero sin participación financiera del propietario del buque en el Fondo Complementario.

El Grupo de Trabajo parecía estar igualmente dividido sobre las dos opciones.

Transporte de hidrocarburos que no cumple las normas y derecho del propietario del buque a limitar su responsabilidad

Desde el principio de las deliberaciones del Grupo de Trabajo, algunas delegaciones estaban preocupadas por que el régimen actual se hiciera receptivo al transporte de hidrocarburos que no cumple las normas. Se presentaron varias propuestas para abordar esta cuestión.

En una propuesta, se presentaron dos opciones, una de las cuales proporcionaría un desincentivo para los propietarios inscritos, y la otra un desincentivo tanto para los propietarios inscritos como los receptores de hidrocarburos, de utilizar una 'determinada categoría de buques', que se definiría sobre la base de criterios objetivos, por ejemplo, un buque de más de un número determinado de años, excepto un buque de doble casco, o certificado como de nivel 1 ó 2 en el Programa de evaluación del estado del buque. La primera opción preveía incrementar el límite de responsabilidad de un propietario de ese buque, mientras que la segunda opción, además de incrementar el límite de responsabilidad del

propietario, introduciría una nueva carga financiera para los que intervienen en el transporte de hidrocarburos en tales buques, es decir, los distintos propietarios de la carga, que tendrían que pagar contribuciones al Fondo de 1992 y al Fondo Complementario.

Se presentó también una propuesta alternativa en el sentido de procurar desincentivos contra el uso de buques que ya no deberían comerciar, mediante niveles extra de indemnización pagadera por los que se sirven de tales buques. De nuevo se presentaron dos opciones, y ambas suponían un incremento del límite de responsabilidad del propietario del buque cuando los daños por contaminación resultasen de un 'defecto' o 'deficiencia' en el petrolero, y además una cuantía igual a la responsabilidad adicional del propietario del buque que sería recaudada del receptor individual de la carga en el Estado Contratante, adicional a sus contribuciones usuales al Fondo de 1992. Ambas opciones preveían también contribuciones del propietario del buque y del receptor individual de la carga al Fondo Complementario.

Varias delegaciones reiteraron su oposición a la idea de utilizar los Convenios de indemnización como medio de promover los buques de calidad y llamaron la atención sobre las posibles dificultades que surgirían si un buque se clasificaba como que no cumple las normas según los criterios estipulados en dichos Convenios, pero al mismo tiempo cumplía plenamente las normas estipuladas en el MARPOL.

Otra propuesta enfocaba la cuestión de promover los buques de calidad centrando la atención en los siniestros que habían resultado de defectos estructurales de los buques, definidos como 'defecto debido al deterioro o falta de mantenimiento de un buque, que en su totalidad o en parte, había contribuido al siniestro'. Se presentaron dos opciones respecto a la aplicación del artículo V.2 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 que rige el derecho del propietario del buque a limitar su responsabilidad; una basada en el actual texto del Convenio en que la carga de la prueba de que el siniestro fue debido a un defecto estructural incumbía al demandante, y un texto alternativo en que la carga de la prueba de que el siniestro no ocurrió debido a un defecto estructural incumbía al propietario del buque. La propuesta preveía también una enmienda al

artículo VII.8 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, que impediría que un asegurador limitase su responsabilidad cuando un siniestro fuese causado por un defecto estructural del buque asegurado.

Varias delegaciones expresaron dudas sobre la viabilidad de la propuesta, por las dificultades legales que se encontrarían para probar que un siniestro fue causado por un defecto estructural, la falta de compatibilidad con otros Convenios de responsabilidad que se podrían aplicar al mismo siniestro y la falta de incentivo para promover los buques de calidad si los aseguradores continuaban distribuyendo los riesgos financieros.

Algunas delegaciones consideraban que la propuesta merecía consideración ulterior, ya que era importante que se considerasen todas las opciones que pudieran conducir a un medio eficaz de hacer responsables a los propietarios de buques por un comportamiento inapropiado.

Definición de ‘buque’

El Grupo de Trabajo consideró una propuesta de modificar la definición de ‘buque’ en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992. Conforme a la propuesta, los Convenios se aplicarían a los daños de contaminación causados por combustible para calderas de petroleros especializados, independientemente de que hubiera o no residuos de la carga a bordo. En lo que se refiere a otras naves, los Convenios se aplicarían, conforme a la propuesta, solamente a los daños de contaminación causados por combustible para calderas si las naves estaban transportando ‘hidrocarburos’, tal como se definen en el artículo I.5 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, por mar como carga o durante viajes posteriores por mar, con tal que hubiera residuos de esos hidrocarburos a bordo.

Todas las delegaciones que intervinieron en el debate concordaron en que era necesario modificar la definición de ‘buque’ a fin de eliminar la ambigüedad en la definición actual. La mayoría de las delegaciones, sin embargo, no podían ponerse de acuerdo sobre el texto propuesto por los copatrocinadores, en gran medida debido al hecho de que seguía habiendo desacuerdo sobre lo que debía ser el ámbito de la definición; algunas delegaciones preferían una definición amplia con la salvedad relativa a las naves sin carga aplicada solamente a las naves de

carga combinadas, y otras delegaciones estaban a favor de una definición restringida con la salvedad aplicada a todas las naves, incluidos los petroleros especializados.

Procedimiento de enmienda tácita con respecto a los límites financieros

El Grupo de Trabajo consideró si se debían introducir cambios en el procedimiento de enmienda tácita de manera que toda enmienda de los límites financieros adoptada por el Comité Jurídico de la Organización Marítima Internacional (OMI) se considere aceptada dentro de los 18 meses siguientes a la notificación de todos los Estados Contratantes, a menos que dentro de ese plazo no menos de un cuarto de los Estados Contratantes en el momento de la aprobación de enmienda por el Comité Jurídico hayan comunicado a la OMI que no aceptan la enmienda, en cuyo caso se rechazaría la enmienda.

El Grupo de Trabajo consideró dos opciones. La primera opción se basaba en el Convenio de Montreal de 1999 para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, que dispone aumentos de los límites de responsabilidad modestos, pero regulares en forma de una revisión cada cinco años sobre la base de la inflación en aquellos Estados cuyas monedas comprenden el Derecho Especial de Giro. La segunda opción consistía en adoptar las mismas disposiciones que constan en el Protocolo del Fondo Complementario, por las que el plazo general que transcurriría antes de poder entrar en vigor una propuesta de enmendar los límites se reducía de 11 años, previstos actualmente en los Convenios de 1992, a ocho años.

La mayoría de las delegaciones que intervinieron consideraban que el procedimiento de enmienda tácita debería modificarse si se revisasen los Convenios de 1992. Algunas delegaciones preferían la primera opción por el motivo de que preveía incrementos regulares y automáticos, y por lo tanto era más previsible. Otras delegaciones indicaron su preferencia por la segunda opción porque sería compatible con las disposiciones del Protocolo del Fondo Complementario, mientras que una delegación sugirió que podría tener ventaja el considerar una tercera opción basada en el procedimiento del Convenio de Montreal de 1999, pero adaptada para que se ajustase a las necesidades particulares del Fondo de 1992.

Perfeccionamiento del sistema de contribuciones

Problemas con que se enfrentan las compañías de almacenamiento de hidrocarburos

El Grupo de Trabajo consideró una propuesta de incorporar en una versión revisada del Convenio de 1992 dos disposiciones que figuran en el Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 1996 (Convenio SNP), una relativa al concepto de 'receptor' y la otra relativa a la definición de 'hidrocarburos sujetos a contribución'. La primera brindaría a las compañías de almacenamiento, con ciertas condiciones, la posibilidad de pasar la recaudación de la contribución a sus principales. La segunda daría como resultado que los hidrocarburos que se transfiriesen directamente, o a través de un puerto o terminal, de un buque a otro, en el transcurso de su transporte del puerto o terminal de carga original al puerto o terminal de destino final se considerasen como hidrocarburos sujetos a contribución solamente respecto a su recibo en el destino final.

Varias delegaciones apoyaron en principio la propuesta de enmendar la definición de receptor en armonía con el Convenio SNP, que en su opinión era más equitativo. Otras delegaciones se oponían a la propuesta, argumentando que el Convenio SNP era un caso especial y que todavía estaba por probar que el sistema de contribución en virtud del Convenio SNP era viable, comparado con el sistema más sencillo y bien experimentado y probado que utilizaban los Fondos de 1971 y 1992. Se señaló que una solución comercial entre las compañías de almacenamiento de hidrocarburos y sus principales era la solución ideal, si bien se reconocía que existían obstáculos prácticos para tal solución debido al largo plazo transcurrido desde que los hidrocarburos pasaban de la compañía de almacenamiento al principal y que el Fondo recaudaba contribuciones.

Existió poco apoyo por enmendar la definición de 'hidrocarburos sujetos a contribución' para exceptuar del sistema de contribución a los hidrocarburos recibidos tras su transferencia directa, o a través de terminales basados en tierra, de un buque a otro.

Contribución anual mínima al Fondo de 1992

El Grupo de Trabajo consideró una propuesta de que todos los Estados Miembros estén obligados a pagar una contribución anual mínima al Fondo de 1992 basada en una cantidad considerada mínima de hidrocarburos sujetos a contribución (es decir, sobre la misma base que se pagaría tal contribución al Fondo Complementario) o en un porcentaje fijo de la carga financiera total del Fondo.

Varias delegaciones expresaron reservas sobre cargar a los países pequeños con tales contribuciones, pero indicaron que podrían aceptar dicha propuesta siempre que las cuantías involucradas fuesen muy pequeñas. Otras delegaciones se opusieron a la propuesta, argumentando que los países pequeños contribuían indirectamente al Fondo de 1992 a consecuencia de que los contribuyentes principales pasaban los costes de sus contribuciones a través de la venta de productos de petróleo en esos países.

Falta de presentación de informes sobre hidrocarburos

El Grupo de Trabajo consideró una propuesta de incluir, en un Convenio del Fondo de 1992 revisado, disposiciones correspondientes al artículo 15 del Protocolo relativo al Fondo Complementario, que exige que los Estados declaren en los casos en que no existen personas obligadas a efectuar contribuciones y además estipula que la indemnización no será pagadera con respecto a un Estado Miembro hasta que se hayan presentado todos los informes sobre hidrocarburos. El artículo 15 estipula además que, si los Estados no presentan los informes dentro del año que sigue a la notificación de la falta de presentación de informes, entonces no se pagará indemnización alguna en relación con ese siniestro.

La mayoría de las delegaciones apoyaban la propuesta en principio, pero algunas cuestionaban si el texto del artículo 15 era suficientemente firme para tratar con los Estados Miembros que nunca habían presentado informes sobre hidrocarburos, señalando que no excluía que un Estado Miembro esperase hasta que hubiera sufrido un siniestro para presentar todos sus informes.

Se expresaron reservas sobre las propuestas porque las sanciones previstas afectarían principalmente a

víctimas inocentes más bien que a los responsables de presentar informes sobre hidrocarburos. Se propusieron sanciones alternativas tales como la suspensión del derecho de los Estados Miembros a participar en reuniones del Fondo, la introducción de multas y la denegación de indemnización a los organismos públicos que hayan emprendido medidas de limpieza y preventivas.

Seguro obligatorio

El Grupo de Trabajo consideró una propuesta de que todos los buques que transporten hidrocarburos a granel como carga estén obligados a llevar un seguro u otra garantía financiera, de conformidad con el artículo VII.1 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, es decir, que ya no se aplique la exención para los buques que transportan menos de 2 000 toneladas de hidrocarburos.

Hubo considerable apoyo para ampliar las obligaciones de seguro obligatorio para incluir a todos los buques que transportan hidrocarburos a granel como carga, ya que la experiencia había indicado que las naves que transportan menos de 2 000 toneladas de hidrocarburos podían causar graves daños de contaminación y que los FIDAC habían sido en una serie de ocasiones la única fuente de indemnización porque el propietario del buque no tenía ni la cobertura de seguro ni la capacidad financiera de pagar las reclamaciones.

Quórum para las reuniones de la Asamblea del Fondo de 1992

El Grupo de Trabajo consideró una propuesta de enmendar el artículo 20 del Convenio del Fondo de 1992 para abordar los problemas con que se enfrentaba la Asamblea en obtener el quórum. La propuesta intentaba garantizar que existiera un elemento de equilibrio al exigir la participación activa tanto de los Estados con grandes como con pequeñas contribuciones, sin que ningún grupo pudiera lograr quórum por sí solo.

Varias delegaciones apoyaron la propuesta en principio, pero expresaron reservas sobre la redacción precisa de las disposiciones propuestas. Hubo división de opiniones sobre si, con el fin de determinar si se lograba quórum, era apropiado crear diferentes categorías de Estados Miembros basadas en la cantidad de hidrocarburos sujetos a contribución recibidos. Se manifestó que los

criterios propuestos podían hacer posible que grupos de países celebrasen una Asamblea en una región particular del mundo sin la participación de los demás.

Labor futura

El Presidente manifestó que, en vista de la división de opiniones sobre si se debían revisar los Convenios de 1992, creía que se necesitaba más tiempo para permitir que se presentaran nuevas propuestas y se celebraran consultas entre los Estados que estaban a favor de una revisión y los que no estaban a favor de una revisión. Señaló que la cuestión de reequilibrar los intereses del propietario del buque y de la carga era central para el debate sobre toda revisión, y que existía acuerdo general en el Grupo de Trabajo acerca de que no valdría la pena reabrir los Convenios para abordar los demás temas que se habían identificado si no existía acuerdo sobre esta cuestión clave.

Se decidió que la próxima reunión del Grupo de Trabajo tuviese lugar a principios de 2005.

9.4 Examen de los informes del Grupo de Trabajo por la Asamblea

En octubre de 2004, la Asamblea del Fondo de 1992 examinó los informes del Grupo de Trabajo sobre sus reuniones de febrero y mayo de 2004.

Resumiendo la labor del Grupo de Trabajo, el Presidente del Grupo de Trabajo manifestó que los Estados Miembros permanecían divididos acerca de la cuestión de reabrir o no los Convenios de 1992 a fin de llevar a cabo una revisión. Mencionó que algunas delegaciones creían que era prematuro reabrir los Convenios en esta coyuntura y que debía dejarse a las industrias el abordar el problema del reparto de la carga financiera mediante planes voluntarios, y que la cuestión del transporte marítimo que no se ajusta a las normas ya estaba siendo intensamente abordada con medidas acordadas por los órganos técnicos de la OMI. Mencionó también que otras delegaciones creían firmemente que se precisaba una revisión urgentemente para abordar el equilibrio de la carga financiera entre ambos sectores de la industria, y que fiarse de planes voluntarios no era solución satisfactoria a largo plazo. Señaló que aquellas delegaciones consideraban que existían también otras

deficiencias en los Convenios que necesitaban corrección.

Varias delegaciones reiteraron su oposición a toda revisión de los Convenios de 1992. Algunas delegaciones consideraron que el Grupo de Trabajo debería disolverse. Algunas delegaciones consideraron que el Grupo de Trabajo, al tratar la cuestión del transporte marítimo que no cumple las normas, se había desviado a una esfera que estaba fuera de su competencia ya que la cuestión del transporte marítimo que no cumplía las normas no estaba dentro del ámbito de competencias del Fondo de 1992, sino que era competencia exclusiva de la OMI.

Otras delegaciones manifestaron una opinión contraria, indicando que si bien el Grupo de Trabajo no debería seguir reuniéndose indefinidamente, todavía debía cumplir su mandato con respecto a varias cuestiones. Algunas delegaciones señalaron que, en la medida en que el transporte marítimo que no cumple las normas afectase al régimen internacional de indemnización, el Grupo de Trabajo tenía derecho a tratar la cuestión, reconociendo que se remitiría toda recomendación del Grupo a la Asamblea, que a su vez remitiría las cuestiones a los órganos pertinentes de la OMI para que éstos adoptasen una decisión definitiva.

En su resumen de las deliberaciones, el Presidente de la Asamblea señaló que el Grupo de Trabajo se dividió en dos grandes grupos, uno en contra de la revisión de los Convenios de 1992 y de la continuación del Grupo de Trabajo, mientras que el otro consideraba que había una serie de cuestiones pendientes que el Grupo de Trabajo necesitaba abordar, que podrían resultar en la revisión de los Convenios de 1992. También señaló que algunas de las delegaciones que no respaldaban que se revisasen los Convenios eran flexibles, sin embargo, en cuanto a la conveniencia de que el Grupo de Trabajo prosiguiera su labor, a condición de que se fijase un plazo límite para la misma. Señaló además que la mayoría de las delegaciones que habían respaldado la continuación del Grupo de Trabajo habían reconocido que no debería proseguir indefinidamente y que debería estar en condiciones de formular una recomendación final a la Asamblea del Fondo de 1992 en octubre de 2005.

La Asamblea decidió que el Grupo de Trabajo se reuniese a principios de 2005 según lo previsto y que formulase sus recomendaciones finales en la sesión de la Asamblea de octubre de 2005, sobre la conveniencia de revisar los Convenios y, en caso afirmativo, señalar qué cuestiones era preciso revisar.

10 FONDO COMPLEMENTARIO

El Grupo de Trabajo creado por la Asamblea del Fondo de 1992 ha elaborado un Protocolo relativo al Convenio del Fondo de 1992 para establecer un tercer nivel optativo de indemnización, mediante un Fondo Complementario. En octubre de 2001, la Asamblea aprobó el proyecto de Protocolo, que fue presentado al Secretario General de la OMI, con la solicitud de que la OMI convocase una Conferencia Diplomática para estudiar el proyecto de Protocolo a la primera oportunidad.

La Conferencia Diplomática, que se celebró en mayo de 2003, adoptó el Protocolo de 2003 relativo al Convenio internacional para la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992 (el Protocolo relativo al Fondo Complementario).

El Protocolo entrará en vigor tres meses después de la fecha en que haya sido ratificado por lo menos por ocho Estados que hayan recibido durante un año civil una cantidad total combinada de 450 millones de toneladas de hidrocarburos sujetos a contribución.

Al 31 de diciembre de 2004, los siguientes Estados habían ratificado el Protocolo relativo al Fondo Complementario:

Alemania	24 de noviembre de 2004
Dinamarca	25 de febrero de 2004
España	3 de diciembre de 2004
Finlandia	27 de mayo de 2004
Francia	29 de junio de 2004
Irlanda	5 de julio de 2004
Japón	13 de julio de 2004
Noruega	31 de marzo de 2004

Con la ratificación del Protocolo relativo al Fondo Complementario por parte de España el 3 de diciembre de 2004, se cumplieron las condiciones de entrada en vigor y, por lo tanto, el Protocolo entrará en vigor el 3 de marzo de 2005. La primera sesión de la Asamblea del Fondo Complementario se celebrará en marzo de 2005. Los principales elementos del Protocolo son los siguientes:

- El Protocolo creará una nueva organización intergubernamental, el Fondo

complementario internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 2003.

- Todo Estado que sea Parte en el Convenio del Fondo de 1992 podrá pasar a ser Parte en el Protocolo, convirtiéndose así en Miembro del Fondo Complementario.
- El Protocolo se aplicará a los daños en el territorio, incluido el mar territorial, de un Estado que sea Parte en el Protocolo y en la zona económica exclusiva (ZEE) o zona equivalente de ese Estado.
- La cuantía total de la indemnización que se haya de pagar en relación a cualquier siniestro será de 750 millones de DEG (£603 millones o US\$1 165 millones), incluida la cuantía pagadera en virtud de los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992, es decir, 203 millones de DEG (£164 millones o US\$315 millones).
- Las contribuciones anuales al Fondo Complementario se pagarán, respecto de cada Estado Miembro, por cualquier persona que, durante cualquier año civil, haya recibido cantidades de hidrocarburos que en total excedan de 150 000 toneladas transportados por mar hasta los puertos o instalaciones terminales situados en este Estado. No obstante, el sistema de contribución al Fondo Complementario difiere del Fondo de 1992 en que se considerará, a los efectos del pago de contribuciones, que cada Estado Miembro recibirá como mínimo un millón de toneladas de hidrocarburos sujetos a contribución cada año.
- El Protocolo contiene una disposición sobre el denominado 'tope', es decir, que la cuantía total de las contribuciones pagaderas con respecto a los hidrocarburos sujetos a contribución recibidos en un Estado concreto durante un año civil no deberá superar el 20% de la cuantía total de las contribuciones recaudadas. Las disposiciones del tope serán de aplicación hasta que la cantidad total de hidrocarburos sujetos a contribución recibidos en los Estados Miembros del Fondo Complementario haya alcanzado 1 000 millones de toneladas o hasta que haya transcurrido un plazo de 10 años desde la fecha de entrada en vigor del Protocolo, si esto último ocurre antes.
- El Fondo Complementario solamente pagará indemnización por siniestros que

ocurran después de haber entrado en vigor el Protocolo.

La Conferencia también adoptó una resolución sobre la constitución del Fondo complementario internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos que pedía a la Asamblea del Fondo de 1992 que autorizara al Director, dándole instrucciones al efecto, y partiendo de que todos los costes y gastos que se puedan producir serán reembolsados por el Fondo Complementario, para que:

- a) Ejecute, además de las funciones de Director en virtud del Convenio del Fondo de 1992, las tareas administrativas necesarias para el establecimiento del Fondo Complementario de conformidad con lo dispuesto en el Protocolo de 2003 relativo al Convenio internacional de constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992, siempre que los intereses de los Estados Contratantes del Convenio del Fondo de 1992 no se vean indebidamente afectados;
- b) proporcione toda la asistencia necesaria para el establecimiento del Fondo Complementario;
- c) efectúe los preparativos necesarios para el primer periodo de sesiones de la Asamblea del Fondo Complementario, que convocará el Secretario General de la OMI;
- d) entre en negociaciones con la OMI con miras a que el Fondo Complementario

pueda concertar, lo antes posible, acuerdos relativos a las disposiciones administrativas adecuadas;

- e) entre en negociaciones con el Fondo Complementario en el momento oportuno con el fin de llegar a un acuerdo mutuamente ventajoso que permita al Fondo de 1992 y al Fondo Complementario compartir una misma Secretaría, al frente de la cual se halle, si procede, el mismo Director.

Un efecto importante del Protocolo de 2003 será que, en prácticamente todos los casos, será posible desde el principio pagar indemnización por reclamaciones, en Estados que sean parte en el Protocolo, al 100% de la cuantía de los daños acordados entre el Fondo y la víctima. Por consiguiente, no habrá necesidad de prorratear los pagos durante las primeras fases de un siniestro.

En su sesión de mayo de 2004, la Asamblea del Fondo de 1992 consideró ciertas propuestas formuladas por el Director relativas al establecimiento del Fondo Complementario. La Asamblea hizo una serie de recomendaciones al Fondo Complementario respecto a la estructura y funcionamiento del mismo, por ejemplo, que el Fondo Complementario tuviera su sede en Londres y que el Fondo Complementario y el Fondo de 1992 fueran administrados por una Secretaría conjunta encabezada por un solo Director.

La Asamblea del Fondo Complementario tomará las decisiones sobre estos temas en su primera sesión.

11 TRANSACCIÓN Y PAGO DE RECLAMACIONES

11.1 Consideraciones generales

Las Asambleas de los Fondos de 1971 y de 1992 han otorgado al Director autorización general para acordar reclamaciones y pagar indemnización si no es probable que los pagos totales por el Fondo respectivo con relación al siniestro en cuestión rebasen 2,5 millones de DEG (£2 millones o US\$3,9 millones). Para los siniestros que den lugar a reclamaciones mayores, el Director necesita en principio la aprobación de la transacción y pago 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 acordar reclamaciones facultándole el efectuar una transacción y pago 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 que la reclamación sea objeto de transacción, si ello es necesario para mitigar dificultades financieras gravosas de las víctimas de siniestros por contaminación. Estos procedimientos están concebidos para agilizar el pago de indemnización.

Han surgido dificultades en algunos siniestros en los que intervienen el Fondo de 1971 y el Fondo de 1992 en que la cuantía total de las reclamaciones derivadas de un siniestro concreto ha rebasado la cuantía total disponible para la indemnización, o cuando existía el riesgo de que ello ocurriera. En virtud de los Convenios, los Fondos están obligados a garantizar que todos los demandantes reciban un tratamiento por igual. Los Fondos deben 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 limitar los pagos a las víctimas a un porcentaje de la cuantía acordada de sus reclamaciones. En la mayoría de los casos llegó a ser posible incrementar el nivel de pagos al 100%, una vez que se determinó que la cuantía total de las reclamaciones admisibles no

rebasaría la cuantía disponible para la indemnización.

11.2 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 justificar su reclamación presentando notas aclaratorias, facturas, recibos y otros documentos.

Para que una reclamación sea aceptada por los Fondos, ésta debe basarse en un gasto efectivamente contraído o una pérdida en efecto sufrida, y debe existir un nexo causal entre el gasto o la pérdida y la contaminación. Todo gasto debe haber sido contraído 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 elaboró y codificó 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 relativos 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 constituirá 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. En su sesión de mayo de 2003, el Consejo Administrativo, en nombre de la Asamblea, adoptó una resolución sobre la interpretación y aplicación del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992 (resolución N°8 del Fondo de 1992). La resolución llamaba la atención sobre la importancia, en cuanto al funcionamiento apropiado y equitativo del régimen establecido por los Convenios de 1992, de que dichos Convenios sean implantados y aplicados de manera uniforme en todos los Estados Partes, y que a los demandantes por daños de contaminación por hidrocarburos se les dé igual tratamiento en cuanto a la indemnización en todos los Estados Partes. La resolución destacaba además la importancia de que los tribunales nacionales de los Estados Partes otorguen la debida consideración a las decisiones de los órganos rectores del Fondo de 1992 y del Fondo de 1971 relativas a la interpretación y aplicación de los Convenios.

Los Fondos estudian cada reclamación basándola 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 transacciones 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. La versión más reciente fue publicada en noviembre de 2002. El Manual de Reclamaciones está disponible en el sitio en la Red de los Fondos (www.iopcfund.org).

En la primavera de 2005, se publicará una versión revisada, adoptada por la Asamblea del Fondo de 1992. El Manual revisado sigue sustancialmente la versión anterior y no modifica la política del Fondo de 1992 en cuanto a la tramitación o admisibilidad de las reclamaciones. La principal diferencia entre la versión anterior y el texto revisado es que cada una de las principales categorías de las reclamaciones

cubiertas por los Convenios (a saber el coste de las medidas de limpieza y medidas preventivas, daños materiales, pérdidas económicas en los sectores de la pesca, maricultura y elaboración de pescado, pérdidas económicas en el sector del turismo, y daños al medio ambiente y estudios posteriores al derrame) cuenta con su propia sección en el Manual. Esto ha hecho posible brindar ejemplos específicos para explicar los criterios de admisibilidad en el contexto de diferentes tipos de reclamaciones y enumerar los diferentes tipos de documentos justificativos apropiados para diferentes categorías de reclamaciones.

11.3 Siniestros en los que intervino el Fondo de 1971

Transacción y pago de reclamaciones del Fondo de 1971 entre 1978 y 2004

Desde su creación en octubre de 1978, el Fondo de 1971 ha intervenido, hasta el 31 de diciembre de 2004, en la transacción y pago de reclamaciones surgidas de 100 siniestros. La indemnización total pagada por el Fondo de 1971 asciende a £329 millones (US\$631 millones).

En el Anexo XVIII 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 en los que intervino el 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 con respecto a algunos siniestros.

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	£34,1 millones
<i>Braer</i>	Reino Unido	1993	£45,7 millones
<i>Taiko Maru</i>	Japón	1993	£7,2 millones
<i>Keumdong N°5</i>	República de Corea	1993	£11,0 millones
<i>Toyotaka Maru</i>	Japón	1994	£5,1 millones
<i>Sea Prince</i>	República de Corea	1995	£21,1 millones
<i>Yuil N°1</i>	República de Corea	1995	£15,9 millones
<i>Senyo Maru</i>	Japón	1995	£2,3 millones
<i>Sea Empress</i>	Reino Unido	1996	£31,2 millones
<i>Nakhodka²</i>	Japón	1997	£49,6 millones
<i>Nissos Amorgos³</i>	Venezuela	1997	£11,0 millones
<i>Osung N°3</i>	República de Corea/Japón	1997	£8,2 millones

Se indican en la página 44 los siniestros respecto de los cuales el Fondo de 1971 ha efectuado pagos de indemnización y compensación superiores a £2 millones.

Siniestros con reclamaciones pendientes contra el Fondo de 1971

Al 31 de diciembre de 2004, estaban pendientes reclamaciones de terceros respecto a cinco siniestros en los que intervino el Fondo de 1971, ocurridos antes del 24 de mayo de 2002, fecha en que dejó de estar en vigor el Convenio del Fondo de 1971. Se resume a continuación la situación respecto a los dos siniestros importantes.

En cuanto al siniestro del *Nissos Amorgos* (Venezuela, 1997), hasta ahora se han acordado reclamaciones por un total de US\$24,4 millones. Se han depositado en los tribunales venezolanos reclamaciones por cantidades importantes.

Respecto al siniestro del *Pontoon 300* (Emiratos Árabes Unidos, 1998), son objeto de procedimientos judiciales reclamaciones por un total de £28,2 millones, incluida una reclamación de £21,9 millones respecto a daños ambientales. El Fondo de 1971 ha efectuado pagos de £817 000

correspondientes al 75% de las cuantías acordadas de las reclamaciones que han sido objeto de transacción.

11.4 Siniestros en los que intervino el Fondo de 1992

Transacción y pago de reclamaciones del Fondo de 1992 entre 1996 y 2004

Desde su creación en mayo de 1996, ha habido 28 siniestros en los que ha intervenido, o puede intervenir en el futuro, el Fondo de 1992. La indemnización total pagada por el Fondo de 1992 asciende a £159 millones (US\$305 millones).

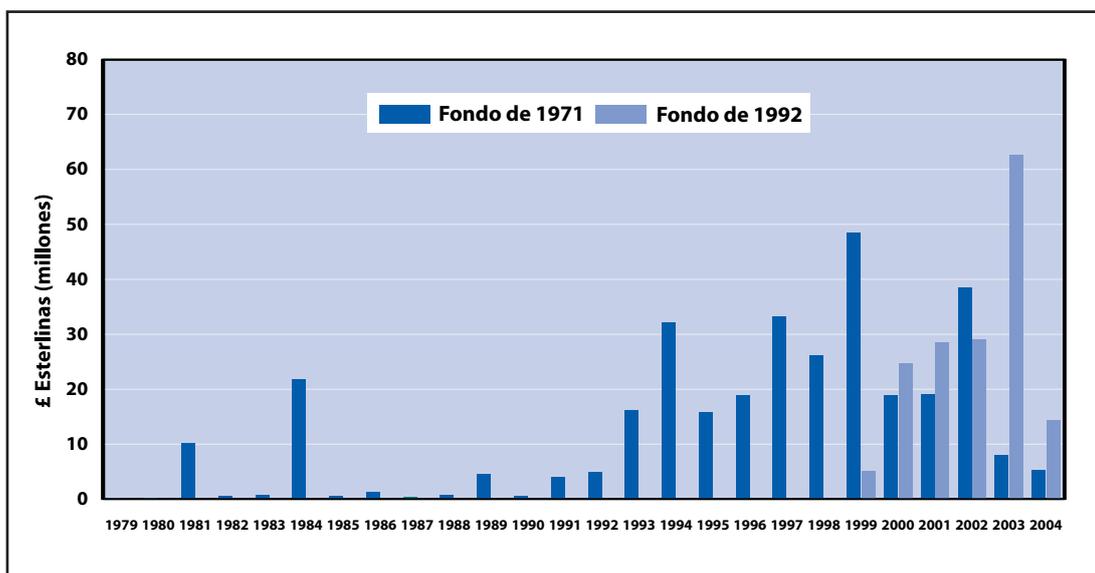
Se indican a continuación los siniestros respecto de los cuales el Fondo de 1992 ha efectuado pagos de indemnización superiores a £2 millones:

Buque	Lugar del siniestro	Año	Pagos del Fondo de 1992
<i>Nakhodka⁴</i>	Japón	1997	£61,1 millones
<i>Erika</i>	Francia	1999	£56,2 millones
<i>Prestige</i>	España	2002	£40 millones

² El Fondo de 1992 ha pagado otros £61,1 millones en indemnización por el siniestro del *Nakhodka*.

³ Están pendientes algunas reclamaciones de terceros.

⁴ Como se ha mencionado arriba, el Fondo de 1971 ha pagado otros £49,6 millones en indemnización por el siniestro del *Nakhodka*.



Fondo de 1971 y Fondo de 1992: Pago de reclamaciones

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

Al 31 de diciembre de 2004, había 11 siniestros que ocurrieron antes de 2004 y que han dado lugar, o pueden darlo, a reclamaciones contra el Fondo de 1992, siendo los más importantes de ellos los siniestros del *Erika* (Francia, 1999) y *Prestige* (España, 2002), de los que resultaron reclamaciones de indemnización por cuantías muy superiores a la máxima disponible en virtud de los Convenios de 1992.

El Gobierno francés y la compañía petrolera francesa TotalFinaElf SA se han comprometido a dar curso a reclamaciones de indemnización respecto al siniestro del *Erika* solamente y en la medida en que todas las demás reclamaciones hayan sido pagadas íntegramente. Se han efectuado pagos de indemnización por un total de £64,4 millones respecto a 5 574 reclamaciones derivadas de este siniestro.

El siniestro del *Prestige* ha dado lugar a reclamaciones de indemnización por cuantías muy elevadas en España. Se han presentado reclamaciones por cuantías importantes en Francia. Las autoridades portuguesas también han presentado reclamaciones. Se han efectuado pagos de indemnización al Gobierno español por un total de £40 millones. Se han pagado otras £123 000 a demandantes particulares en España y Francia.

Siniestros en 2004 en los que intervino el Fondo de 1992

Durante 2004, el Fondo de 1992 ha intervenido en un nuevo siniestro que puede dar lugar a reclamaciones contra el Fondo de 1992 en la República de Corea. El Fondo de 1992 intervino también en un siniestro que ocurrió en Bahrein en marzo de 2003, en el que no se determinó la identidad del buque del que procedían los hidrocarburos. Aunque graves para los afectados por los derrames, estos siniestros no causaron daños de contaminación a gran escala.

12 SINIESTROS TRAMITADOS POR LOS FONDOS DE 1971 Y DE 1992 DURANTE 2004

Esta parte del Informe detalla los siniestros en los que intervinieron el Fondo de 1971 y el Fondo de 1992 en el transcurso de 2004. En el Informe se presentan las novedades de los diversos casos durante 2004 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. Esos debates se recogen en las Actas de las Decisiones de las reuniones de dichos órganos, que están disponibles en el sitio en la Red de los FIDAC (www.iopcfunds.org).

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 2004, 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 en la que se compró la divisa.

Las cifras en el Informe relativas a reclamaciones, liquidaciones y pagos se presentan con el fin de facilitar una visión de conjunto de la situación de diversos siniestros y pueden no corresponder exactamente a las cifras proporcionadas en los estados financieros de los Fondos.



El siniestro del Prestige: la limpieza manual de las playas reduce al mínimo los costes de la remoción

13 SINIESTROS DEL FONDO DE 1971

13.1 VISTABELLA

(Caribe, 7 de marzo de 1991)

El siniestro

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

La *Vistabella* no estaba inscrita en ningún P&I Club, sino que estaba amparada por un seguro contra responsabilidad de terceros, con 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 (£254 000). 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.

Reclamaciones de indemnización

El Fondo de 1971 pagó una indemnización que ascendía a FFr8,2 millones o €1,3 millones (£890 000) 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.

Procesos judiciales

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 reclamación del Gobierno francés. Éste último se retiró del proceso.

En sentencia dictada en 1996, el Tribunal de primera instancia 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. La aseguradora apeló 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. La aseguradora no apeló al Tribunal de Casación.

El Fondo de 1971 está considerando qué pasos se han de dar para que se ejecute la sentencia.

13.2 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 aproximadamente a £51,9 millones, de los que el Fondo de 1971 ha pagado £45,7 millones y el asegurador del propietario del

buque, Assuranceföreningen Skuld (Skuld Club), £6,2 millones.

La única reclamación pendiente es de una empresa radicada en Shetland, la Shetland Sea Farms Ltd., relacionada con un contrato para adquirir cría de salmón a una empresa de tierra firme. El Comité Ejecutivo decidió que en la evaluación de la reclamación debían tenerse en cuenta los beneficios que pudiesen derivar otras empresas del mismo grupo. Fracasaron los intentos de que la reclamación sea objeto de transacción extrajudicial.

La empresa entabló acción judicial contra el propietario del buque, el Skuld Club y el Fondo de 1971. Se cuestionó si ciertos documentos en los que se basaba el demandante eran auténticos.

El Tribunal de primera instancia dictó su resolución en julio de 2001. Tras haber oído las pruebas, el Tribunal concluyó 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 que establecía las condiciones de los contratos. El Tribunal juzgó también que lo hicieron como parte de un plan para complementar una reclamación sustancial de indemnización.

El Tribunal abordó luego la cuestión de si a consecuencia de esta conclusión debía rehusar sin más la reclamación. El Tribunal reconoció que contaba con autoridad inherente para desestimar la reclamación cuando una parte hubiese sido culpable de empleo de procedimiento injustificado, pero manifestó que se trataba de un poder drástico. 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 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 las cartas y facturas falsificadas. Se celebraron audiencias en abril y septiembre de 2002 y el Tribunal dictó resolución en mayo de 2003. El Tribunal no aceptó las pruebas de Shetland Sea Farms de que existía un contrato para el suministro de crías de salmón por el que la empresa estaba legalmente obligada a pagar, independientemente de las cartas falsas. El Tribunal consideró que las pruebas revelaban que la dirección de la empresa había estado involucrada en un plan fraudulento y notificó el asunto al Fiscal General de Escocia para estudiar si se debía proceder por vía penal contra tres de los testigos de Shetland Sea Farms. Sin embargo, el Tribunal permitió que la causa siguiese su curso, limitada a una reclamación por pérdida de ganancias de Shetland Sea Farms en la medida en que la empresa pudiese determinar el probable número de crías de salmón que se habrían introducido en Shetland si no fuera por el siniestro del *Braer*.

El propietario del buque, el Skuld Club y el Fondo de 1971 han apelado contra aquella parte de la resolución del Tribunal por motivo de que la reclamación por pérdida de ganancias se basaba en el número y coste de las crías de salmón indicados en la reclamación basada en los supuestos contratos que se habían juzgado falsos. La vista de la apelación será en enero de 2005.

El Skuld Club se ha comprometido a pagar toda cuantía que adjudique una resolución judicial definitiva.

13.3 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 Yeosu, en la costa meridional de la República de Corea, de lo cual resultó una pérdida estimada en 1 280 toneladas de fuel oil pesado.

Reclamaciones de indemnización

Las reclamaciones relativas al coste de las operaciones de limpieza fueron liquidadas por el total de Won 5 602 millones (£4,3 millones) y la

mayoría de las reclamaciones de los sectores de pesca y acuicultura han sido liquidadas en Won 8 500 millones (£6,5 millones).

Procesos judiciales

La Cooperativa de Pesca de Yeosu y aproximadamente 900 de sus socios entablaron acción judicial contra el Fondo de 1971 en mayo de 1996, siendo la cuantía total reclamada de Won 18 803 millones (£14,4 millones). Los expertos del Fondo de 1971 consideraron que las reclamaciones eran exageradas y estaban mal documentadas. Varias reclamaciones de propietarios de buques pesqueros fueron rechazadas por el Fondo de 1971 debido al hecho de que no contaban con licencias de pesca válidas en el momento del siniestro. El Fondo sostenía que los ingresos de la pesca sin licencia o matrícula eran ilegales y que las reclamaciones respecto a esa pesca eran inadmisibles.

El Tribunal de primera instancia dictó sentencia en enero de 1999 y halló que los demandantes, incluidos los que no contaban con matrícula ni licencia, habían sufrido perjuicios debidos a la contaminación por hidrocarburos, pero rechazó sus cálculos de las pérdidas debido a la falta de información, la poca fiabilidad de las pruebas que habían presentado y la falta de relación causal directa entre las supuestas pérdidas de ingresos y el siniestro. Al determinar la cuantía de daños, el Tribunal adjudicó indemnización por pérdida de ingresos y por daños físicos y morales. La cuantía total adjudicada por el Tribunal era de Won 1 571 millones (£740 000).

El Fondo de 1971 interpuso recurso de apelación contra la decisión de adjudicar indemnización a los pescadores sin licencia y conceder indemnización por daños físicos y morales en lugar de pérdidas económicas. El Tribunal de Apelación anuló la sentencia del Tribunal de primera instancia. Al considerar si eran admisibles las reclamaciones por daños físicos y morales, el Tribunal de Apelación opinó que no debía haber diferencia en la aplicación de los Convenios de 1969 y de 1971 entre los Estados Contratantes, y que la Ley de garantía sobre contaminación por hidrocarburos de Corea (que da cumplimiento a los Convenios) debía incluir solamente las pérdidas económicas y las relativas a daños materiales. En cuanto a las reclamaciones respecto a las actividades de pesca sin matrícula ni licencia, el Tribunal de Apelación se refirió además a la posición especial del Fondo

de 1971 y halló que una interpretación restrictiva del concepto de 'daños por contaminación' se acercaría más a las normas internacionales. Por consiguiente, decidió que los ingresos de los demandantes que no contaban con las licencias, permisos o matrículas exigidos por la Ley de pesca de Corea para llevar a cabo sus actividades, fuesen considerados como ingresos ilegales, que no se podían incluir en el cálculo de la indemnización. El Tribunal de Apelación confirmó la decisión del Tribunal de primera instancia con respecto a la pérdida de ingresos debido a la interrupción comercial causada por la limpieza de los caladeros y las instalaciones de maricultura con licencia, y ordenó al Fondo que pagase Won 143 millones (£67 000).

Dado que se había aceptado la postura del Fondo en cuestiones de principio, el Fondo no apeló contra la decisión del Tribunal de Apelación. Aunque los distintos miembros de la Cooperativa no apelaron contra la decisión, 36 asociaciones de pescadores lugareños apelaron al Tribunal Supremo, reclamando Won 2 756 millones (£1,3 millones).

En abril de 2004, el Tribunal Supremo dictó sentencia, desestimando la apelación. El Tribunal dictaminó que, en la ley coreana, los daños por contaminación de hidrocarburos en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 y el Convenio del Fondo de 1971 debe interpretarse que incluyen daños físicos y morales, pero que, en este caso particular, no se podían aceptar las reclamaciones porque los demandantes no eran personas naturales sino una cofradía de pesca.

En septiembre de 2004, el Fondo llegó a un acuerdo sobre todas las cuestiones pendientes con el asegurador del propietario del buque respecto a la indemnización pagada por el asegurador por encima de la cuantía de limitación aplicable al *Keumdong N°5*, el resarcimiento y el reparto de los costes comunes.

13.4 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 Pilos (Grecia); como resultado se derramaron unas 300 toneladas de petróleo crudo ligero de Siria. 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 (£3,1 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 (£6,4 millones), más Drs 378 millones o €1,1 millones (£780 000) por concepto de indemnización de 'daños morales'.

En marzo de 1994, el Tribunal designó un liquidador para examinar las reclamaciones en el proceso de limitación. Aunque el liquidador ha presentado su informe al Tribunal, dicho informe todavía no está disponible para el Fondo.

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 (£2,1 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.

13.5 YEO MYUNG

(República de Corea, 3 de agosto de 1995)

El buque tanque coreano *Yeo Myung* (138 TRB) abordó a un remolcador que remolcaba una gabarra de arena cerca de la isla de Geoje (República de Corea), de lo que resultó un derrame de unas 40 toneladas de fuel oil pesado.

Las reclamaciones relativas a costes de limpieza y pérdidas en los sectores de pesca y turismo fueron liquidadas en un total de Won 1 553 millones (£990 000).

La única reclamación pendiente, por Won 335 millones (£175 000), prescribió al no haber el demandante entablado acción judicial contra el Fondo de 1971 dentro de los seis años siguientes a la fecha del siniestro.

En marzo de 2002, el Fondo de 1971 solicitó al Tribunal encargado del proceso de limitación que dictara una Decisión de evaluación para que se pudiera distribuir el fondo de limitación. Se espera que el Tribunal dicte esa Decisión en los primeros meses de 2005 y que se base en la evaluación de las reclamaciones por el Fondo. Los abogados del Fondo en Corea han indicado que, en vista de la expiración del plazo de prescripción de seis años, el Fondo de 1971 no tendrá que pagar ninguna nueva indemnización en Corea.

Aunque todavía no ha terminado el proceso de limitación, el Fondo de 1971 y el asegurador del propietario del buque han resuelto todas las cuestiones pendientes con respecto a la indemnización pagada por el asegurador por encima de la cuantía de limitación aplicable al *Yeo Myung*, el resarcimiento y el reparto de los costes comunes.

13.6 YUIL N°1

(República de Corea, 21 de septiembre de 1995)

El buque tanque coreano de cabotaje *Yuil N°1* (1 591 TRB) embarrancó en una isla cerca de Busán (República de Corea). El buque fue puesto a flote, pero, al ser remolcado hacia el puerto de Busán, se hundió a 70 metros de profundidad. Como resultado del embarrancamiento inicial y del ulterior hundimiento del buque, se derramaron alrededor de 2 000 toneladas de hidrocarburos. Posteriormente, se recuperaron unas 670 toneladas de hidrocarburos del buque hundido.

Todas las reclamaciones por concepto de los costes de las operaciones de limpieza y medidas preventivas, incluida la remoción de los hidrocarburos del buque naufragado, se liquidaron por un total de Won 19 218 millones (£11,4 millones). Todas las reclamaciones de pesca se liquidaron por un total de Won 7 960 millones (£4,7 millones).

El Fondo de 1971 y el asegurador del propietario del buque fueron subrogados en lo que respecta a todas las reclamaciones presentadas en el marco

del proceso de limitación. Sin embargo, no se constituyó el fondo de limitación.

En su sesión de octubre de 2003, el Consejo Administrativo del Fondo de 1971 autorizó al Director a acordar con el asegurador del propietario del buque un tipo de cambio entre el DEG y el Won de Corea que se aplicará para establecer la cuantía de limitación aplicable al *Yuil N°1*. Sin embargo, salió a relucir posteriormente que la cuantía de limitación había sido fijada por el Tribunal encargado del procedimiento de limitación en Won 351 924 060 (£177 000).

En septiembre de 2004, el Fondo llegó a un acuerdo sobre todas las cuestiones pendientes con el asegurador del propietario del buque respecto a la indemnización pagada por el asegurador superior a la cuantía de limitación aplicable al *Yuil N°1*, el resarcimiento y el reparto de los costes comunes.

13.7 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 un terminal de hidrocarburos en el puerto de Agioi Theodori (Grecia) a unos 40 kilómetros al oeste del Pireo, Grecia. Quedaron embadurnadas de petróleo costas rocosas y tramos de playa, fueron afectadas siete piscifactorías, y los cascos de embarcaciones de recreo y buques de pesca de la zona quedaron manchados de petróleo.

En diciembre de 1996, el propietario del buque estableció el fondo de limitación por una cuantía de Drs 2 241 millones o €6,6 millones (£4,7 millones) mediante una garantía bancaria.

Se ha liquidado la mayoría de las reclamaciones, pero algunas son objeto de procesos judiciales en el Tribunal Supremo de Grecia. La cuantía total de las reclamaciones acordadas y la cuantía reclamada en el Tribunal Supremo está por debajo del nivel en que el Fondo de 1971 tendría que pagar indemnización o compensación. No obstante, como el Fondo es demandado en el proceso en el Tribunal Supremo, los abogados del Fondo han asistido a las audiencias para proteger la posición del Fondo.

13.8 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 28 de febrero de 1997. Las autoridades venezolanas han sostenido que la encalladura en efecto ocurrió fuera del propio Canal. Se derramó una cantidad estimada en 3 600 toneladas de petróleo crudo.

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. Varias reclamaciones fueron objeto de transacciones extrajudiciales y se retiraron los procesos judiciales correspondientes.

Procesos penales

Se ha incoado un proceso penal contra el capitán. En su alegato al Tribunal de lo penal, 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 desestimó los argumentos aducidos por el capitán y lo juzgó responsable de los daños surgidos a consecuencia del siniestro, y lo sentenció a un año y cuatro 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 considerando una solicitud de

‘avocamiento’.⁵ La decisión del Tribunal de Apelación parece implicar que la sentencia del Tribunal de lo penal de Cabimas es nula y sin valor.

El 4 de agosto de 2004, el Tribunal Supremo decidió remitir el expediente del proceso penal contra el capitán al Tribunal de Apelación de lo penal. Este Tribunal aún no ha dictado su decisión.

Los abogados venezolanos del Fondo de 1971 han indicado a éste que, en virtud del derecho procesal venezolano, el proceso penal contra el capitán prescribe porque, en virtud del derecho venezolano, una sentencia definitiva tendría que ser pronunciada dentro del plazo de los cuatro años y medio siguientes a la fecha del hecho penal.

Reclamaciones de indemnización en tribunales

La situación respecto a las reclamaciones importantes de indemnización pendientes ante los tribunales de Venezuela se presenta en el cuadro de esta página.

En su sesión de julio de 2003, el Consejo Administrativo del Fondo de 1971 reiteró la postura del Fondo de 1971 de que los elementos de las reclamaciones de la República de Venezuela

no estaban relacionados con daños ocasionados por contaminación dentro del alcance del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 y el Convenio del Fondo de 1971, y que por consiguiente estas reclamaciones deberían ser tratadas como no admisibles. En esa sesión el Consejo Administrativo tomó nota de que las dos reclamaciones presentadas por la República de Venezuela estaban duplicadas, ya que estaban basadas en el mismo informe de la universidad y se referían a los mismos conceptos de daños. También se tomó nota de que la Procuraduría General de la República había aceptado esta duplicación en una nota presentada a los abogados venezolanos del Fondo de 1971 en agosto de 2001.

Dos reclamaciones presentadas por el Instituto para el Control y la Conservación de la Cuenca del Lago de Maracaibo (ICLAM) por US\$36 000 (£19 000) cada una han sido acordadas, pero no han sido retiradas de los tribunales.

Dos reclamaciones, una de los antiguos abogados de la República de Venezuela por Bs440 millones (US\$171 000) y la otra por expertos contratados por un sindicato de pescadores (FETRAPESCA) por Bs100 millones (US\$39 000), han sido presentadas en el Tribunal Supremo contra partes distintas del propietario del buque, su asegurador (Assuranceföreningen Gard) y el Fondo de 1971.

Demandante	Categoría	Cuantía reclamada US\$	Estado de la reclamación
República de Venezuela	Daños ambientales	60 250 396	Pendiente ante tribunal de lo penal
República de Venezuela	Daños ambientales	60 250 396	Pendiente ante tribunal de lo civil
Tres elaboradores de pescado	Lucro cesante	30 000 000	Pendiente ante tribunal de lo civil (no se ha probado pérdida)
Total		US\$150 500 792 (£78,4 millones)	

⁵ 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 donde 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.

Reclamaciones acordadas

En el cuadro al pie de página se indican las reclamaciones que fueron objeto de transacciones extrajudiciales.

Cuantía máxima disponible para la indemnización

Inmediatamente después del siniestro, el *Nissos Amorgos* fue detenido en virtud de una orden dictada por el Tribunal de lo penal de Cabimas. El propietario del buque facilitó una garantía al Tribunal de Cabimas por Bs3 473 millones (£680 000), siendo ésta la cuantía de limitación aplicable al *Nissos Amorgos* conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1969. El Tribunal de Cabimas ordenó la liberación del buque el 27 de junio de 1997. El Tribunal también decidió que la cuantía máxima pagadera conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 y el Convenio del Fondo de 1971, a saber 60 millones de DEG, correspondía a Bs39 738 millones o US\$ 83 221 800 (£43,3 millones).

Nivel de pagos

En vista de la incertidumbre acerca de la cuantía total de las reclamaciones surgidas de este siniestro, el Comité Ejecutivo y después el Consejo Administrativo decidieron que los pagos se limitasen al 25% de la pérdida o daños efectivamente sufridos por cada demandante. En julio de 2003, el Consejo Administrativo decidió elevar el nivel de pagos del Fondo de 1971 del 40% al 65%, ya que las reclamaciones de la República de Venezuela estaban duplicadas. El Consejo manifestó que, en el caso improbable de que los tribunales venezolanos aceptasen ambas reclamaciones presentadas por la República, el Fondo de 1971, sin embargo, desestimaría una de

ellas. El Consejo tomó nota de que, si ambas reclamaciones de la República de Venezuela fuesen retiradas o no cursadas en detrimento de otros demandantes, el Fondo de 1971 podría elevar su nivel de pagos al 100%.

En la sesión de mayo de 2004 del Consejo, la delegación venezolana manifestó que la República de Venezuela había propuesto que toda reclamación de la República fuese tramitada después de que las víctimas hubiesen sido indemnizadas íntegramente, de manera que las reclamaciones pendientes y acordadas contra el Fondo fuesen indemnizadas para beneficio de las víctimas, y que la República se pondría 'al final de la cola' y con sujeción a la cuantía disponible para la indemnización por el Fondo. El Consejo tomó nota de que el Viceministro de Relaciones Exteriores, en una carta al Director, había afirmado que la República de Venezuela aceptaba que las reclamaciones de la misma fuesen tramitadas después de que el Fondo hubiese pagado indemnización íntegra a los demandantes ya reconocidos por él y los que serían reconocidos legalmente por una sentencia judicial definitiva, dentro de la cuantía máxima disponible establecida por los Convenios.

El Director manifestó que, en su opinión, y en vista de la interconexión entre el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 y el Convenio del Fondo de 1971, de conformidad con la práctica de larga tradición en los Fondos de 1971 y 1992, la expresión 'ponerse al final de la cola' significaba que el gobierno en cuestión se comprometía a no procurar o tratar de conseguir el pago de sus reclamaciones de indemnización en virtud de esos Convenios, o en virtud de su legislación nacional

Demandante	Categoría	Cuantía acordada Bs	Cuantía acordada US\$
Petróleos de Venezuela S.A. (PDVSA)	Limpieza		8 364 223
ICLAM	Medidas preventivas	15 268 867	
Pescadores y elaboradores de camarones	Lucro cesante		16 033 389
Otras reclamaciones ⁶	Daños materiales y lucro cesante	289 000 000	
Total		Bs304 268 867 (£85 000)	US\$24 397 612 (£13,6 millones)

⁶ Pagada íntegramente por el asegurador del propietario del buque, a excepción de la reclamación de *Corpozulia*, la autoridad de turismo del Estado venezolano de Zulia.

que da cumplimiento a los mismos, hasta que todas las demás reclamaciones admisibles hayan sido pagadas íntegramente, ya sea en la cuantía acordada en acuerdo extrajudicial o la decidida por un tribunal competente en sentencia definitiva, o que fuera aceptado por el Fondo que todas esas reclamaciones serían pagadas íntegramente.

El Consejo encargó al Director que procurara la garantía necesaria de la República de Venezuela en cuanto a si su interpretación de la expresión 'ponerse al final de la cola' coincide con la suya y autorizó al Director a incrementar el nivel de pagos al 100% de las reclamaciones reconocidas, cuando haya recibido la garantía necesaria.

En junio de 2004, el Director se dirigió por escrito a la República de Venezuela preguntando si ésta, al comprometerse a ponerse al final de la cola, estaba también de acuerdo con su interpretación de la noción de 'ponerse al final de la cola' arriba indicada. Una carta del Ministro de Relaciones Exteriores de Venezuela recibida el 13 de agosto de 2004 daba, en opinión del Director, la garantía necesaria de que la República estaba de acuerdo con su interpretación de dicha noción. A consecuencia de ello, el Director decidió incrementar el nivel de pagos hasta el 100%.

En agosto de 2004, se efectuó un pago de US\$5,6 millones (£3,1 millones) a los pescadores y elaboradores de camarones del Lago de Maracaibo. Con este pago, estos demandantes han recibido la cuantía íntegra de su indemnización.

En noviembre y diciembre de 2004, el Fondo de 1971 pagó US\$2,9 millones (£1,6 millones) a PDVSA y Bs2 millones (£400) a Corpozulia, representando el balance de las cuantías de la transacción.

Se han escrito cartas a ICLAM, el demandante que queda con cuantías acordadas, ofreciéndole un nuevo pago.

Posible acción de recurso contra el Instituto Nacional de Canalizaciones

En mayo de 2004, el Consejo Administrativo consideró la cuestión de si el Fondo de 1971 debía entablar acción de recurso contra el Instituto Nacional de Canalizaciones (INC), organismo responsable del mantenimiento del canal de navegación del Lago de Maracaibo.

El Consejo observó que, tras tener en cuenta toda la información disponible, el Director había considerado que, tenidas en cuenta todas las circunstancias, era poco probable que prosperase un recurso del Fondo de 1971 contra el INC, y que por tal razón había propuesto que el Fondo no prosiguiera esa acción.

Resumiendo el debate que tuvo lugar en la sesión del Consejo de mayo de 2004, el Presidente afirmó que era importante que hubiera un amplio consenso para la decisión de no entablar acción de recurso contra el INC y que, como una ligera mayoría de las delegaciones que habían expresado una opinión estaba a favor de aplazar una decisión, y que incluso algunas de aquellas delegaciones que apoyaban la propuesta del Director habían vacilado bastante, no existió tal consenso.

El Consejo Administrativo decidió que el Fondo de 1971 aplazara el adoptar una postura sobre si el Fondo debía entablar acción de recurso contra el INC.

13.9 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 fuel oil 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 estaba 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 en 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

Las reclamaciones de indemnización en Malasia y Singapur han sido liquidadas por el propietario del buque.

Todas las reclamaciones admisibles de indemnización conocidas en Malasia, Singapur e Indonesia han sido liquidadas por el propietario del buque. El Fondo de 1971 no tiene conocimiento de que haya reclamaciones pendientes.

En el proceso de limitación comenzado por el propietario del buque en Singapur, el tribunal determinó la cuantía de limitación aplicable al *Evoikos* en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 en 8 846 942 DEG (£7,1 millones).

La indemnización total pagada por el propietario del buque estaba comprendida dentro de la cuantía de limitación aplicable al *Evoikos* en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969, y el Fondo de 1971 no tuvo que efectuar ningún pago con relación a indemnización o resarcimiento.

Proceso judicial

El asegurador del propietario del buque comenzó procesos judiciales contra el Fondo de 1971 en Londres, Indonesia y Malasia para proteger sus derechos contra el Fondo. El tribunal indonesio, a petición del asegurador y del Fondo, interrumpió la acción judicial en Indonesia. Las acciones en Londres y en Malasia fueron suspendidas por consentimiento mutuo. Aunque quedan prescritas todas las reclamaciones futuras en virtud de los Convenios, el asegurador ha informado al Fondo que no está dispuesto a desistir de sus acciones contra el Fondo en Malasia y Londres hasta que haya tenido la oportunidad de determinar que no quedan reclamaciones pendientes contra el propietario del buque que pudieran culminar en que el Fondo tuviera que pagar indemnización o resarcimiento.

13.10 PONTOON 300

(Emiratos Árabes Unidos, 7 de enero de 1998)

El siniestro

La gabarra *Pontoon 300* (4 233 TRB) de San Vicente y las Granadinas, que era remolcada por el remolcador *Falcon 1*, se hundió a una profundidad de 21 metros frente a Hamriyah, en Sharjah (Emiratos Árabes Unidos, EAU). Se derramaron unas 8 000 toneladas de fuel oil intermedio, que se extendieron a lo largo de 40 kilómetros de litoral y afectaron a cuatro emiratos. El más afectado fue el emirato de Umm Al Quwain.

El *Pontoon 300*, que era propiedad de una empresa de Liberia, no estaba amparado 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

Las reclamaciones por un total de Dhr 7,4 millones (£1,1 millones) respecto a operaciones de limpieza y medidas preventivas se han liquidado por un total de Dhr 6,3 millones (£958 000). El Fondo de 1971 ha abonado un total de Dhr 4,8 millones (£817 000), correspondientes al 75% de las cuantías de liquidación.

Reclamaciones pendientes

El municipio de Umm Al Quwain presentó reclamaciones contra el Fondo de 1971 por un total de Dhr 199 millones (£28,2 millones) en nombre de pescadores, propietarios de hoteles turísticos, dueños de propiedad privadas, un Centro de Investigación de Recursos Marinos (MRRC) y el propio municipio (ver cuadro en la página 59). Se facilitó poca o ninguna documentación en apoyo de las reclamaciones, y las cuantías involucradas resultaron estar basadas en estimaciones. La principal reclamación presentada por el municipio fue por daños al medio ambiente con relación a supuestas pérdidas de existencias de peces y otros recursos marinos, incluidos los manglares. El cálculo de los daños resultó estar basado 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 efectivamente sufridas eran admisibles en principio, pero que se requería considerable documentación de apoyo antes de que el Fondo pudiese evaluar las reclamaciones. Señaló también que las reclamaciones por daños al medio ambiente basadas en modelos teóricos no eran admisibles.

Acciones judiciales

En septiembre de 2000, el municipio de Umm Al Quwain interpuso acción judicial contra el propietario del remolcador y el propietario de la carga a bordo del *Pontoon 300* ante 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 la acción 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.

Las reclamaciones contra el Fondo de 1971 prescribieron el 8 de enero de 2001 o en torno a esa fecha, dado 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. Durante el proceso, el Fondo de 1971 sostuvo, por tanto, que las reclamaciones presentadas por el

municipio habían prescrito. 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 (£901 000) correspondientes a la reclamación del MRRC incluida en la reclamación del municipio. No obstante, el Ministerio también se unió al Fondo de 1971 como codemandado en su actuación. Aunque 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.

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 con experiencia 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 y prescripción, y revisarlos una vez que los expertos hubiesen presentado su informe.

Los expertos presentaron su informe al Tribunal de primera instancia de Umm Al Quwain en febrero de 2003. Las reclamaciones pendientes y la evaluación de las reclamaciones por los expertos del Tribunal se resumen en el siguiente cuadro:

Reclamación	Cuantía reclamada (Dhr)	Cuantía evaluada (Dhr)
Pesca		
- Pérdida de ingresos	10 008 840	1 137 048
- Daños materiales	306 593	123 429
Turismo	765 389	122 570
Daños materiales	7 000 000	0
Centro de Investigación de Recursos Marinos	6 352 660	335 000
Daños al medio ambiente		
- Organismos marinos	130 294 415	0
- Manglares	24 280 000	1 500 000
Operaciones de limpieza	19 744 600	0
Total	Dhr 198 752 497 (£28,2 millones)	Dhr 3 218 047 (£456 000)

El Fondo de 1971 presentó al Tribunal sus observaciones sobre el informe de los expertos indicando que, independientemente de su postura según la cual las reclamaciones habían prescrito, las evaluaciones de las reclamaciones por el grupo de expertos eran conformes en general a los criterios aplicados por el Fondo de 1971, con respecto a la admisibilidad de las reclamaciones de indemnización.

El municipio de Umm Al Quwain y el Ministerio de Agricultura y Pesca opusieron objeciones a las evaluaciones de sus pérdidas por los expertos y pidieron al Tribunal que remitiese la cuestión de vuelta a los expertos encargándoles evaluar de nuevo las reclamaciones a la luz de sus observaciones.

El propietario del remolcador *Falcon 1* presentó alegatos en los que afirmaba que los expertos no habían evaluado las reclamaciones de manera objetiva. Manifestó que el informe se había publicado en contravención del derecho y de la jurisprudencia del país y que contenía contradicciones con respecto a los hechos y las conclusiones. Señaló además que el informe era erróneo e incompleto y solicitó al Tribunal que hiciera caso omiso del informe en su totalidad.

En octubre de 2003, el Tribunal decidió remitir la cuestión de vuelta a los expertos para que respondiesen a las objeciones planteadas por las diversas partes.

El Fondo se reunió varias veces con los expertos y las demás partes a fin de llegar a un acuerdo sobre la cuantificación de las pérdidas, sin perjuicio de la cuestión de prescripción respecto a las reclamaciones presentadas por el municipio de Umm Al Quwain. Como resultado de estas reuniones, se llegó a un acuerdo de principio sobre la reclamación del Ministerio de Agricultura y Pesca respecto al MRRC de Dhr 1,6 millones (£227 000). Como esta reclamación no ha prescrito, se espera que se acuerde en un futuro próximo. En lo que a las reclamaciones del municipio se refiere, no se ha logrado ningún acuerdo sobre la cuantificación. En un juicio en octubre de 2004, el Tribunal de Umm Al Quwain impartió instrucciones a los expertos del Tribunal para que respondieran a las objeciones planteadas por las diversas partes. En el mismo juicio, el propietario del remolcador *Falcon 1* pidió al Tribunal que incluyera a tres demandados adicionales en el proceso. Los abogados del municipio se opusieron a la petición, mientras que

los abogados del Fondo se reservaron su opinión en espera de examinar los documentos presentados al Tribunal en apoyo de la petición.

En un juicio celebrado en diciembre de 2004, el propietario del remolcador *Falcon 1* presentó un memorando a fin de que se modificara el informe de los expertos del Tribunal. El siguiente juicio se fijó para febrero de 2005.

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 (£48 millones).

En abril de 1998, el Comité Ejecutivo decidió que, en vista de la incertidumbre respecto a la cuantía total de las reclamaciones de indemnización, los pagos del Fondo de 1971 debían limitarse al 75% de la pérdida o daños efectivamente sufridos por cada demandante. Debido a la incertidumbre sobre el fallo de los tribunales respecto a las cuantías totales que serían adjudicadas en relación con las acciones judiciales en los EAU, el Consejo Administrativo decidió en varias sesiones, siendo la más reciente en octubre de 2004, mantener el nivel de pagos del Fondo 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 declaró al capitán del remolcador *Falcon 1*, al supuesto propietario de la carga, al director gerente del propietario del remolcador y al director gerente del supuesto propietario de la carga culpables de uso indebido de la gabarra *Pontoon 300*, que no era navegable y, por tanto, estaba en contravención de las leyes de los Emiratos Árabes Unidos, y de ocasionar perjuicios a las personas y al medio ambiente por el uso de la gabarra innavegable. El capitán del remolcador *Falcon 1*, el propietario del remolcador y su gerente general apelaron contra la sentencia, pero el supuesto propietario de la carga y su gerente general no lo hicieron.

En febrero de 2000, el Tribunal de Apelación de lo penal halló no culpables al propietario del remolcador y a su gerente general. Este Tribunal confirmó el veredicto de culpabilidad contra el capitán del remolcador *Falcon 1*, el supuesto propietario de la carga y su gerente 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 del capitán según la cual el siniestro era el resultado de 'fuerza mayor'. En octubre de 2001, el Tribunal de Apelación de lo penal dictó sentencia preliminar en la que designó a tres expertos del Ministerio de Justicia de los EAU para que elaborasen un informe a este Tribunal sobre la causa del siniestro. El informe de los expertos llegó a las siguientes conclusiones:

- tanto el remolcador como la gabarra eran innavegables;
- la gabarra no era apta para el transporte de productos petroleros;
- el temporal que afrontaron el remolcador y la gabarra constituía un grave riesgo para la seguridad marítima, pero la tripulación hubiera podido evitarlo de haber aplicado principios marítimos sólidos; y
- el capitán del remolcador era responsable del hundimiento de la gabarra y de la contaminación resultante.

En mayo de 2004, el Tribunal de Apelación reabrió el proceso a petición del capitán del remolcador *Falcon 1*.

Acción de recurso contra el propietario del remolcador *Falcon 1*

En enero de 2000, el Fondo de 1971 inició una acción judicial contra el propietario del remolcador *Falcon 1* sosteniendo que, como el hundimiento del *Pontoon 300* había ocurrido 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 (£638 000), correspondientes a la parte principal de la indemnización que había pagado por operaciones de limpieza y medidas preventivas.

En diciembre de 2000, el Tribunal de Dubai dictó una sentencia en la que rechazaba la reclamación del Fondo de 1971 contra el propietario del remolcador *Falcon 1*, pero ordenaba al propietario de la carga a bordo del *Pontoon 300* que pagase al Fondo Dhr 4,5 millones (£638 000).

El rechazo de las reclamaciones contra el propietario del *Falcon 1* se basaba en que, según

las condiciones de la póliza de fletamento, el capitán del remolcador estaba bajo la autoridad del fletador. El Fondo de 1971 apeló contra la sentencia. En un juicio en noviembre de 2001, el Fondo modificó la cuantía reclamada a Dhr 4,7 millones (£677 000) para reflejar los importes que realmente había pagado.

En febrero de 2002, el Tribunal de Apelación de Dubai confirmó la sentencia del Tribunal de primera instancia contra las mismas partes, pero con una modificación de la sentencia en el sentido de que la cuantía pagadera por el propietario de la carga a bordo del *Pontoon 300* ascendía a Dhr 4,7 millones (£677 000) 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, aunque el propietario de la carga hubiera fletado el remolcador, la gestión de éste permanecía bajo la autoridad del propietario del remolcador, a menos que la póliza de fletamento especificase otra cosa. El Fondo sostuvo además que la fotocopia de la póliza de fletamento presentada por el propietario del remolcador no era prueba suficiente para apoyar un supuesto acuerdo de fletamento entre el propietario del remolcador y el propietario de la carga.

En sus alegatos ante el Tribunal de Casación, el propietario del remolcador sostuvo que la póliza de fletamento original había sido presentada en el proceso penal, por lo que él sólo había podido presentar una fotocopia de la misma en relación con el recurso. 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 de la acción de recurso.

En octubre de 2002, el Tribunal de Casación autorizó la apelación del Fondo y remitió el asunto de vuelta al Tribunal de Apelación de Dubai para que lo reconsiderase. Ambas partes presentaron nuevos alegatos en diciembre de 2002.

En abril de 2004, el Tribunal de Apelación dictó sentencia a favor del Fondo de 1971. El Tribunal sostuvo que tanto el fletador como el propietario del *Falcon 1* eran responsables mancomunada y solidariamente de pagar al Fondo una cuantía de Dhr 3,5 millones (£496 000). En la sentencia, el

Tribunal llegó, entre otras, a las siguientes conclusiones:

- el capitán del remolcador y su propietario eran responsables conjuntamente por los daños resultantes de este siniestro,
- el *Pontoon 300* no era navegable y no era necesario determinar la cuestión de la navegabilidad del remolcador dado que éste último y la gabarra remolcada formaban una unidad flotante, y
- las disposiciones relativas a la responsabilidad en la póliza de fletamento tenían efecto únicamente entre el propietario y el fletador, y no eran extensivas a terceros.

El Fondo de 1971 ha apelado al Tribunal de Casación contra esta sentencia sobre la cuestión de la cuantificación. El propietario del *Falcon 1* ha apelado contra la sentencia por razones de procedimiento, incluido, entre otros, que el caso civil tendría que haberse suspendido en espera de la sentencia definitiva del proceso penal relativo al siniestro.

13.11 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 fuel oil, se hundió a una profundidad aproximada de 10 metros a cinco millas al nordeste del puerto de Mina Zayed, Abu Dhabi (Emiratos Árabes Unidos, EAU). 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 islas pequeñas y bancos de arena. También quedaron contaminados algunos manglares. El buque hundido fue puesto a flote por los salvadores y llevado al puerto franco de Abu Dhabi.

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

Aplicación de los Convenios y distribución de responsabilidades entre el Fondo de 1971 y el de 1992

El Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 y el Consejo Administrativo del Fondo de 1971

decidieron en octubre de 2000 que, como los Emiratos Árabes Unidos eran Parte en los Convenios tanto de 1969/1971 como de 1992 en el momento del siniestro del *Al Jaziah 1*, ambas series de Convenios eran de aplicación al siniestro y que las responsabilidades se distribuyesen a medias entre el Fondo de 1971 y el Fondo de 1992.

Reclamaciones de indemnización

Se presentaron reclamaciones en distintas monedas por un total de £1,4 millones respecto a los costes de operaciones de limpieza y medidas preventivas. Estas reclamaciones se liquidaron y pagaron por un total de £1,1 millones. Los Fondos de 1971 y 1992 no tendrán que efectuar nuevos pagos de indemnización.

Procedimientos penales

El Fiscal de Abu Dhabi inició un procedimiento penal contra el capitán del *Al Jaziah 1*. En una 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, entre otras cosas, que el buque había causado daños al medio ambiente y que no cumplía los requisitos básicos de seguridad, no era apto para la navegación, tenía muchas perforaciones en el fondo y no contaba con la autorización del Ministerio de Comunicaciones de los EAU para transportar hidrocarburos. El Tribunal dictaminó que el hundimiento del buque se debió a estas deficiencias.

Se multó al capitán con Dhr 5 000 (£750) por daños causados al medio ambiente.

Acciones de recurso

En sus sesiones de octubre de 2002, los órganos rectores de los Fondos de 1971 y 1992 consideraron si debían incoar acción de recurso contra el propietario del *Al Jaziah 1*. Los abogados de los Fondos en los EAU expresaron la opinión de que los dictámenes del Tribunal de lo 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 debería haber sabido o debería 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, 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 abogados de los Fondos expresaron además la opinión de que existían posibilidades razonables de que los Fondos obtuvieran una sentencia favorable contra el propietario del buque y que era probable que no tuviera el derecho a limitar su responsabilidad. Sin embargo, indicaron además que los Fondos podrían tropezar con considerables dificultades para 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.

Durante el debate en el seno de los órganos rectores, la mayoría de las delegaciones manifestaron la opinión de que la cuestión de si se había de incoar o no una acción de recurso contra el propietario del buque suscitaba una cuestión importante de principio y de que los FIDAC deberían desempeñar una función disuasiva en lo que respecta a la explotación de buques que no observen las normas y hacer cumplir el principio de que 'el que contamina paga'. Al recomendar que los Fondos entablasen una acción de 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 debían ser realistas y no proseguir una acción de recurso si el propietario del buque no tenía activos.

Los órganos rectores de los Fondos de 1971 y 1992 decidieron que los Fondos debían proseguir una acción de recurso contra el propietario del buque. Con ello se reconoció que la decisión de proseguir una acción de 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.

En enero de 2003, los Fondos entablaron acción judicial en el Tribunal de primera instancia de Abu Dhabi contra la empresa propietaria del buque y su único propietario, solicitando que los demandados

pagasen Dhr 6,4 millones (£1,1 millones) a los Fondos, distribuyéndose la suma a medias entre el Fondo de 1971 y el Fondo de 1992.

En mayo de 2003, los demandados presentaron alegatos en los que argumentaban que los Fondos no habían presentado pruebas admisibles respecto al siniestro, o pormenores de las supuestas pérdidas sufridas por las partes, y que la subrogación de los derechos de los demandantes no se había hecho correctamente conforme al derecho de los EAU. Argumentaban además que las personas que se suponía habían sufrido pérdidas no habían ejercido su derecho a reclamar contra el propietario del buque en virtud de los Convenios de Responsabilidad Civil. Se argumentó que, en virtud de los artículos 2, 4.1 y 5 de los Convenios de los Fondos, éstos sólo debían pagar indemnización si las personas que sufrieron daños de contaminación no hubieran podido obtener resarcimiento del propietario del buque en virtud de los Convenios de Responsabilidad Civil.

Los Fondos presentaron nuevos alegatos en junio de 2003, argumentando que el propietario del buque no había establecido un fondo de limitación conforme a los Convenios de Responsabilidad Civil de 1969 y de 1992, y que, al no haber indicio de que el propietario del buque tuviera intención de pagar indemnización, los Fondos habían decidido pagar indemnización a aquellos que habían sufrido daños por contaminación. Los Fondos argumentaron también que la subrogación de los derechos de los demandantes se basaba en el artículo 9 de los Convenios de los Fondos y no en la legislación de los EAU, que requiere resolución judicial para que una parte adquiera derechos subrogados a fin de poder iniciar un procedimiento contra un tercero. Los Fondos presentaron asimismo al Tribunal nuevas pruebas en relación con el siniestro y las pérdidas ocasionadas, incluidos documentos expedidos por diversas autoridades gubernamentales.

En noviembre de 2003, el Tribunal de primera instancia de Abu Dhabi dictó una sentencia preliminar, nombrando a un experto para que investigara la naturaleza del siniestro y los pagos efectuados por el Fondo de 1971. El Fondo y sus abogados se reunieron con el experto en dos ocasiones y facilitaron la información complementaria solicitada por el experto. Se espera que el experto presente su informe al Tribunal a principios de 2005.

13.12 ALAMBRA

(Estonia, 17 de septiembre de 2000)

El siniestro

El buque tanque *Alambra* (75 366 TRB), matriculado en Malta, estaba cargando una carga de fuel oil pesado en el puerto de Muuga, Tallinn (Estonia) cuando se escapó una cantidad supuesta de 300 toneladas por una fisura en el forro del fondo del buque. 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.

Limitación de la responsabilidad

La cuantía de limitación aplicable al *Alambra* en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 se estima en 7,6 millones de DEG (£6,3 millones).

Reclamaciones de indemnización

El propietario del buque y su asegurador, la London Steam-Ship Owners Mutual Insurance Association Ltd. (London Club), han acordado reclamaciones por costes de limpieza por un total de US\$620 000 (£323 000). El Tribunal de primera instancia de Estonia aprobó este acuerdo en marzo de 2004, y se puso fin a todas las acciones judiciales contra el propietario del buque y el Club en relación con las reclamaciones con respecto a la limpieza.

Una reclamación por el Estado estonio de EEK 45,1 millones (£2 millones), que reviste el carácter de multa o cargo, fue acordada por el propietario del buque y el London Club en US\$655 000 (£340 000). El Tribunal aprobó este acuerdo en marzo de 2004, y se puso fin al proceso contra el propietario del buque y el Club en relación con esta reclamación.

Se ha presentado una reclamación de US\$100 000 (£52 000) al propietario del buque y el London Club por parte del fletador de un navío 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 del buque y el London Club por EEK 29,1 millones (£1,3 millones) y EEK 9,7 millones (£439 000) respectivamente por pérdida de ingresos debido a la indisponibilidad del puesto de atraque mientras se emprendían las operaciones de limpieza. Estas reclamaciones están pendientes en el Tribunal de primera instancia.

Acciones judiciales

En noviembre de 2000, el propietario del puesto de atraque en el puerto de Muuga y la empresa que había contratado para efectuar actividades de carga de hidrocarburos incoaron una acción judicial en el Tribunal de primera instancia de Tallinn 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, 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 implementados en el derecho nacional estonio.

Cuestión constitucional

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 de la Organización Marítima Internacional. 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 debía 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 presentados al 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, los mencionados Convenios no forman parte, en opinión de estos

abogados, del derecho nacional y los tribunales estonios no podrían aplicarlos.

El propietario del buque y el London Club han suscitado esta cuestión en sus alegatos ante el Tribunal de primera instancia, como hizo el Fondo de 1971 en su alegato ante el Tribunal a fin de proteger su postura.

En diciembre de 2003, el Tribunal de primera instancia dictaminó su decisión sobre la cuestión constitucional. El Tribunal juzgó que, como el Gobierno había ratificado el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 sin previa aprobación del Parlamento, el procedimiento de ratificación había sido una violación de la Constitución estonia. Por tal razón, el Tribunal decidió que el Convenio no se podía aplicar en el caso considerado y debía declararse en pugna con la Constitución. Por consiguiente, el Tribunal ordenó que se iniciase ante el Tribunal Supremo el procedimiento de revisión constitucional.

Revisión constitucional

En resolución dictada el 1 de abril de 2004, el Tribunal Supremo dictaminó que no realizaría la revisión constitucional pedida por el Tribunal de primera instancia. Las razones de la decisión del Tribunal Supremo pueden resumirse así:

El Tribunal Supremo se refirió al hecho de que el Tribunal de primera instancia había iniciado un procedimiento de revisión constitucional sin tomar una decisión de fondo en el caso. En anteriores decisiones, el Tribunal Supremo dictaminó que, al realizar una revisión constitucional, había comprobado primero si la disposición declarada contraria a la Constitución era pertinente para resolver el caso ante los tribunales porque, conforme al Código de Revisión Constitucional, el Tribunal Supremo sólo debe declarar pertinentes las disposiciones en ese sentido contrarias a la Constitución o inválidas. El Tribunal Supremo manifestó que el factor decisivo en determinar la cuestión de la pertinencia era si la disposición en cuestión era de importancia decisiva en el caso, es decir, si dicho caso se decidiera de modo diferente si

la disposición se considerase contraria o no a la Constitución. El Tribunal Supremo tomó nota de que el Tribunal de primera instancia había dictaminado su decisión sin determinar los hechos de importancia esencial para el caso. El Tribunal Supremo manifestó que el Tribunal de primera instancia no podía haber estado seguro, en el momento de dictaminar su decisión, de qué reglamentación era aplicable y de importancia decisiva en el caso. El Tribunal Supremo dictaminó que no podía determinar qué norma jurídica era pertinente para resolver el caso y si esa norma estaba conforme con la Constitución.

Otras cuestiones suscitadas en el procedimiento judicial

En septiembre de 2002, el London Club presentó alegatos en el Tribunal respecto a las reclamaciones presentadas por el puerto de Muuga y por el contratista de las operaciones de carga, sosteniendo que el propietario del buque deliberadamente no había hecho las reparaciones necesarias al *Alambra*, con el resultado de que el buque llegara a estar en una condición de 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.

El Fondo de 1971 presentó alegatos argumentando que, en el derecho estonio, el concepto de falta intencionada ha de interpretarse como acto deliberado, no sólo respecto al siniestro sino también respecto al efecto del mismo, es decir, que el propietario del buque ocasionó deliberadamente los daños de contaminación. El Fondo sostuvo que las pruebas presentadas respecto a la condición del *Alambra* no demuestran que el propietario del buque fuese culpable de una falta intencionada y que, por lo tanto, el asegurador no quedaba exonerado de su responsabilidad por daños de contaminación.

El Tribunal de primera instancia celebró audiencias en octubre y noviembre de 2004, y se espera que dicte sentencia a principios de 2005.

13.13 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 (Emiratos Árabes Unidos, EAU) y se hundió a 25 metros de profundidad.

Se informó que la nave había estado transportando una carga de 1 500 toneladas de fuel oil, de las cuales se calcula que unas 400 toneladas fueron derramadas 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.

Aplicación de los Convenios y distribución de responsabilidades entre el Fondo de 1971 y el de 1992

El Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 y el Consejo Administrativo del Fondo de 1971 decidieron en sus sesiones de junio de 2001 que, como los Emiratos Árabes Unidos eran Parte en los Convenios tanto de 1969 y 1971 como de 1992 en el momento del siniestro del *Zeinab*, ambas series de Convenios eran de aplicación al siniestro y que las responsabilidades se distribuyesen a medias entre el Fondo de 1971 y el Fondo de 1992.

Reclamaciones de indemnización

Se presentaron reclamaciones en diversas monedas por un total de £1,3 millones en relación con la limpieza y medidas preventivas de la contaminación. Estas reclamaciones se liquidaron y pagaron en £880 000. Todas las demás reclamaciones prescribieron el 14 de abril

de 2004 o poco después y, por consiguiente, los Fondos no tendrán que efectuar nuevos pagos de indemnización.

Posible acción de recurso contra el propietario del buque

En sus sesiones de febrero de 2004, los órganos rectores de los Fondos de 1971 y de 1992 consideraron si habían de proseguir una acción de recurso contra el propietario del *Zeinab*. Los abogados de los Fondos en los EAU habían expresado la opinión de que los Fondos tenían una perspectiva razonable de obtener una sentencia favorable contra el propietario del buque. No obstante, habían manifestado que sería sumamente difícil hacer cumplir una sentencia contra el propietario del buque porque no se había comprobado que se encontrase en los EAU y no había pruebas que sugirieran que poseía allí bienes sustanciales.

Durante las deliberaciones de los órganos rectores, la mayoría de las delegaciones expresaron el parecer de que, como las perspectivas de proseguir una acción de recurso con éxito eran limitadas, los Fondos no deberían proseguir una acción de recurso contra el propietario del *Zeinab*.

Subrayando que los FIDAC debieran entablar una acción de recurso en principio a fin de disuadir la explotación de buques que no cumplen las normas, los órganos rectores decidieron no proseguir acción de recurso contra el propietario del *Zeinab* por el solo motivo de que sería sumamente difícil proseguir tal acción por razones jurídicas y prácticas.

Recuperación de la póliza de seguro del Fondo de 1971

La responsabilidad del Fondo de 1971 por concepto de indemnización y compensación de siniestros 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. La póliza de seguro cubría las responsabilidades del Fondo de 1971 hasta 60 millones de DEG (£53 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.



El siniestro del Zeinab: las escolleras brindan un medio eficaz de contención de los hidrocarburos

El Consejo Administrativo decidió que la fecha pertinente de conversión de la cuantía de la suma deducible 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 (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.

Los pagos del Fondo de 1971 excedieron de la suma deducible, y el Fondo ha recuperado de su asegurador los pagos en exceso de un total de £220 000.

13.14 SINGAPURA TIMUR

(Malasia, 28 de mayo de 2001)

El siniestro

El buque tanque quimiquero *Singapura Timur* (1 369 TRB), matriculado en Panamá, que transportaba unas 1 550 toneladas de asfalto, fue abordado por el buque tanque sin carga *Rowan* (24 731 TRB) matriculado en Las Bahamas, cerca de la isla Undan, en el Estrecho de Malaca, Malasia. El abordaje causó varias fracturas en el

forro exterior de uno de los tanques de combustible para calderas del *Singapura Timur*. Se cree que los daños en los mamparos a proa y a popa del tanque habían ocasionado la entrada de carga en el compartimiento y la inundación de la cámara de máquinas. La nave se hundió posteriormente ese mismo día, a una profundidad de unos 47 metros.

Una compañía de salvamento contratada por el asegurador del *Singapura Timur*, Japan Ship Owners' Mutual Protection and Indemnity Association (Japan P&I Club), selló todas las fracturas y taponó los respiraderos de los tanques de fuel oil para impedir nuevas fugas de hidrocarburos.

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 supuso primordialmente la aplicación de dispersantes químicos.

Como el asfalto es hidrocarburo persistente, el *Singapura Timur* transportaba efectivamente hidrocarburos a granel como carga y por lo tanto

la nave está comprendida dentro de la definición de 'buque' en el artículo I.1 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969.

Extracción del combustible restante 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 del buque, el Departamento del Medio Ambiente de Malasia (DOE) consideró que el combustible restante presentaba riesgo para estos recursos. Por lo tanto, el DOE decidió contratar a una empresa para extraer el combustible a la primera oportunidad. El Fondo de 1971 estuvo de acuerdo con la decisión del DOE, y el experto del Fondo en Singapur ha facilitado asesoramiento técnico a las autoridades durante la planificación de la operación de extracción del combustible.

El DOE decidió 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. Como este estudio requería el reconocimiento submarino detallado de los restos del naufragio 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, a fin de reducir los costes.

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 al 8 de noviembre de 2002. Unas cinco toneladas de fuel oil pesado fueron bombeadas de los tanques de combustible N°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 DOE extendió un certificado de

terminación confirmando que, en la medida de lo practicable, se había extraído todo el combustible de los restos del naufragio.

Basándose en la conclusión del estudio, el Fondo de 1971 y el DOE concluyeron que el asfalto, que resultó ser sólido, de mayor densidad que el agua de mar y sin tendencia a disolver hidrocarburos en el mar, no presentaba riesgo para los recursos marinos y costeros. Por estas razones, el Fondo opinaba que la carga de asfalto restante en los restos del naufragio no presentaba riesgo ambiental.

En julio de 2004, el DOE informó al Director que había decidido no retirar la carga de asfalto que quedaba en los restos del naufragio.

Reclamaciones de indemnización

El Japan P&I Club ha pagado reclamaciones por un total de US\$150 000 (£94 000) respecto a limpieza y medidas preventivas.

Se acordó entre el Fondo de 1971 y el Japan P&I Club que la cuantía de limitación aplicable al buque en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 era 82 327 DEG que, sobre la base del tipo de cambio entre el DEG y el dólar EEUU en la fecha del siniestro (28 de mayo de 2001), era US\$103 378 (£65 000). Sobre la base de esta cuantía, el Fondo pagó al Japan P&I Club un total de US\$47 000 (£30 000), que es la cuantía que el Club había pagado por concepto de indemnización superior al límite del propietario del buque. El Fondo pagó también un resarcimiento de US\$25 000 (£16 000) al Japan P&I Club, de conformidad con el artículo 5.1 del Convenio del Fondo de 1971.

El contratista principal que intervino en las operaciones para extraer el combustible para calderas, inspeccionar la condición de los restos del naufragio y recoger muestras de agua, sedimentos y asfalto a los efectos de determinar el riesgo ambiental, presentó una reclamación de US\$1 130 000 (£631 000) 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 ha sido liquidada y pagada en US\$781 000 (£491 000).

La reclamación por el coste del informe sobre el riesgo ambiental que presentaba la carga de asfalto fue liquidada y pagada en US\$2 500 (£1 520).

No quedan reclamaciones de indemnización pendientes derivadas de este siniestro.

Recuperación de la póliza de seguro del Fondo de 1971

La responsabilidad del Fondo de 1971 respecto a los siniestros ocurridos entre el 25 de octubre de 2000 y el 24 de mayo de 2002, la fecha en que el Convenio del Fondo de 1971 dejó de estar en vigor, está cubierta por un seguro. La póliza de seguro cubre la responsabilidad del Fondo de 1971 hasta 60 millones de DEG (£48 millones) por siniestro, menos la suma efectivamente pagada por el propietario del buque o su asegurador conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1969, así como los honorarios de los peritos judiciales y otros, a reserva de una suma deducible de 250 000 DEG por cada siniestro.

El Consejo Administrativo decidió que la fecha pertinente para la conversión de esta cuantía a libras esterlinas fuese la fecha del siniestro (28 de mayo de 2001), lo que dio una suma deducible de £221 283.

La cuantía total pagada por el Fondo por concepto de indemnización y resarcimiento es US\$846 500 (£538 600). El Fondo incurrió también en costes de un total de £150 000. El pago total del Fondo derivado de este siniestro, incluidos los costes, rebasaba su suma deducible en unas £465 000. El asegurador ha reembolsado al Fondo esta cuantía en exceso.

Acción de recurso

Cualquier acción judicial del Fondo de 1992 o su asegurador contra los intereses del *Rowan* para recobrar las cantidades pagadas por concepto de indemnización se registraría, 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. La cuantía de limitación en virtud del Convenio de 1976 es considerablemente mayor que aquella 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.

Los costes totales incurridos por los intereses del *Singapura Timur* (el Japan P&I Club y los aseguradores del casco) eran en torno a US\$4,8 millones (£3 millones), cifra inferior a la cuantía de limitación aplicable al *Rowan* en virtud del Convenio de 1976. En noviembre de 2003, el Japan P&I Club informó al Fondo de 1971 que los intereses del *Singapura Timur* habían logrado una transacción extrajudicial con los intereses del *Rowan*. No se informó al Fondo de la cuantía de la transacción.

La información disponible sobre la causa del siniestro, es decir, el abordaje, no indicaba los hechos que harían posible privar al propietario del *Rowan* de su derecho de limitación, ni en virtud del Convenio de 1957 ni en virtud del Convenio de 1976.

Las pruebas documentales sugerían que el propietario del *Rowan* residía en Bélgica en el momento del siniestro. Malasia es Parte en el Convenio de 1957, mientras que Japón y Bélgica son Partes en el Convenio de 1976. A fin de impedir que prescribiese su reclamación contra los intereses del *Rowan*, el Fondo de 1971 entabló acción judicial contra el propietario del buque en Malasia y Bélgica. Como se ha mencionado anteriormente, todos los costes incurridos en relación con las acciones de recurso eran pagaderos por el asegurador del Fondo en virtud de la póliza de seguro. Si se hubiera interpuesto una acción de recurso, habría sido una acción en nombre del Fondo de 1971 solamente en lo que se refiere a la suma deducible y en nombre del asegurador en lo que se refiere a la cuantía en exceso más importante.

A fin de evitar una litigación prolongada, a falta de perspectivas realistas de inhabilitar el derecho de limitación del propietario del *Rowan* y en interés de progresar hacia la disolución del Fondo de 1971, dicho Fondo, en cooperación con su asegurador, mantuvo conversaciones con los intereses del *Rowan* con el fin de liquidar la cuestión de la recuperación extrajudicialmente, y en julio de 2004, se logró una transacción extrajudicial. Conforme al acuerdo de transacción, los intereses del *Rowan* pagaron US\$340 000 (£185 000) por concepto de

liquidación de la reclamación de indemnización. En virtud de la póliza de seguro, el asegurador adquirió por subrogación los derechos contra los intereses del *Rowan*. Por consiguiente, el asegurador tenía derecho a toda suma recuperada hasta la cuantía total de sus pagos (£465 000), y el Fondo de 1971 solamente tendría derecho a retener una suma recuperada superior a esa

cuantía, si la hubiera. Como no hubo ese exceso, la suma recuperada fue transferida al asegurador.

A consecuencia de la transacción extrajudicial, todas las acciones judiciales incoadas por el Fondo de 1971 contra los intereses del *Rowan* en Malasia y Bélgica se terminaron en agosto de 2004.

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.

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.

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 coste 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 estimaba aproximadamente en 38 millones de DEG (£31 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 *Kuzbass* y el West of England Club, reclamando indemnización por el coste de las operaciones de limpieza en una

cuantía de DM2,6 millones o €1,3 millones (£920 000). La reclamación se aumentó posteriormente a €1,4 millones (£990 000) más intereses.

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

A fin de evitar que prescriban sus reclamaciones contra el Fondo cuando venza el plazo de seis años a partir de la fecha del siniestro, el Gobierno alemán entabló una acción judicial contra el Fondo de 1992 en junio de 2002. El Fondo de 1992 solicitó al Tribunal que suspendiera los procedimientos con respecto a esta acción, a la espera de los resultados de la acción entablada por el Gobierno alemán contra el propietario del buque y el West of England Club. El Tribunal concedió la suspensión del procedimiento.

El propietario del *Kuzbass* y el West of England Club presentaron alegatos al Tribunal sosteniendo que sus propios análisis químicos habían demostrado que los hidrocarburos transportados en el *Kuzbass* y los hidrocarburos encontrados en tierra no eran idénticos. Señalaron que los hidrocarburos transportados por el *Kuzbass* eran crudos libios de El 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 público 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, el Gobierno alemán sostenía 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 buque y el Club no rebatía estas pruebas a primera vista.

Para consultar resúmenes de los alegatos, 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

⁶ Un subsiguiente puerto de descarga del cargamento estaba en Italia.

residuos se originaron del petróleo crudo libio El 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. 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 experto manifestó asimismo que no era posible determinar si la contaminación fue causada por la carga transportada por el *Kuzbass* sin tener acceso a muestras tomadas de su tanque de decantación.

El Director concordó con la conclusión del perito. 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 correspondía notablemente con el crudo libio Es Sider y no con el crudo libio El Brega, siendo este último el petróleo que transportaba el *Kuzbass* en la travesía inmediatamente anterior al supuesto delito de contaminación. De acuerdo al calendario de exportaciones de crudo libio facilitado por los Servicios de Información Marítima del Lloyd's, antes de transportar la carga de crudo El Brega a Willhemshaven, el *Kuzbass* había transportado dos cargas de crudo Es Sider (cargado el 14 de febrero y el 28 de marzo de 1996) y una carga de crudo Ras Lanuf (cargado el 22 de febrero de 1996). Si el *Kuzbass* hubiese sido la fuente de la contaminación, y si ésta se hubiese debido a la descarga por la borda de lavazas acumuladas durante varias travesías, esto podría explicar, en opinión del Director, porqué 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* era la fuente de contaminación más probable.

En diciembre de 2002, el Tribunal de primera instancia pronunció una sentencia parcial en la que sostuvo que el propietario del *Kuzbass* y el West of England Club eran responsables mancomunada y solidariamente de los daños por

contaminación. El Tribunal reconoció que el Gobierno alemán no había dado pruebas concluyentes de que el *Kuzbass* era el buque responsable, pero que 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 la sentencia sobre la cuestión de la responsabilidad fuese definitiva.

El propietario del buque y el West of England Club apelaron contra la sentencia. En la apelación sostuvieron que el Tribunal de primera instancia siguió procedimientos incorrectos e irregulares ya que partes esenciales de las actas del juicio en diciembre de 2002 no reflejaban debidamente las declaraciones prestadas en el juicio. Los apelantes sostuvieron además que el Tribunal recibió pruebas de la fiscalía pública con relación a la investigación penal sin una orden judicial y sin brindarles la oportunidad de formular observaciones sobre las pruebas.

Los motivos principales de la apelación, con respecto a las cuestiones importantes, eran que el *Kuzbass* no podía haber llegado a la supuesta zona de vertimiento en el tiempo disponible, que los análisis químicos de las muestras de la contaminación no proporcionaban pruebas concluyentes de que los hidrocarburos procedieran del *Kuzbass* y que habían otros tres buques en la parte sur del Mar del Norte en el momento en cuestión que habían transportado anteriormente cargas de crudo libio, y que por lo tanto podían haber causado la contaminación.

En septiembre de 2003, el Gobierno alemán presentó una declaración de respuesta a los motivos que tenían los apelantes para apelar, que reiteraba las pruebas indirectas que habían llevado al Tribunal de primera instancia a concluir que el *Kuzbass* era la fuente de la contaminación y además abordaba los puntos suscitados por los apelantes en su apelación. En enero de 2004, el Fondo presentó también una declaración de respuesta, que en gran medida seguía las mismas líneas generales de las del Gobierno alemán.

En una audiencia que tuvo lugar en diciembre de 2004, el Tribunal de Apelación de Schleswig-Holstein indicó que, basándose en las pruebas presentadas hasta la fecha, distaba mucho de estar

convencido de que el *Kuzbass* fuera la fuente de la contaminación y, en particular, llamó la atención sobre otras posibles fuentes de buques que las autoridades alemanas no habían investigado. El Tribunal suscitó dudas también respecto a la corrección de las pruebas circunstanciales y la interpretación de esas pruebas por el Tribunal de primera instancia. El Tribunal de Apelación declaró que, basándose en la documentación presentada hasta la fecha, las perspectivas de que prosperase la apelación del propietario del buque/West of England Club eran considerablemente mejores que las del Gobierno alemán. El Tribunal recomendó decididamente que las partes lograsen una transacción extrajudicial en el sentido de que el propietario del buque y el West of England Club pagasen al Gobierno alemán €120 000 (£85 000) y que los costes recuperables se repartieran entre el Gobierno alemán y el propietario del buque/West of England Club a razón del 92%-8%. Esta recomendación implicaría que el Fondo de 1992 debería pagar el saldo de la cuantía admisible de la reclamación del Gobierno alemán. No obstante, el Tribunal también concedió a las partes la posibilidad de presentar nuevos alegatos, así como testigos.

La próxima audiencia del Tribunal se celebrará en abril de 2005.

El Director, consultando con representantes del Gobierno alemán, mantuvo con el West of England Club conversaciones sin perjuicio, con vistas a lograr una transacción extrajudicial. Estas deliberaciones continuarán en la primera parte de 2005.

14.2 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 en un principio una nave de carga general, pero se le habían instalado tanques especiales para transportar asfalto, junto con un sistema de calentamiento de carga. El buque no tenía ningún seguro de responsabilidad. El propietario es una empresa de Santa Lucía.

Las autoridades ordenaron al propietario del buque que retirase los restos del naufragio, pero éste 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 esa definición.

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 y 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. Las autoridades francesas facilitaron al Fondo de 1992 copias de estas propuestas.

En julio de 2001, el Comité Ejecutivo 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.

En julio de 2001, el Director informó al Gobierno francés de la opinión de los peritos del Fondo sobre las diversas opciones. El Director destacó 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 éste no autorizaría los costes de la operación antes de que se llevaran a cabo 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.

En agosto de 2004, las autoridades francesas informaron al Fondo de que se había otorgado un contrato a un consorcio constituido por una empresa francesa de buzos y los gerentes de una marina de yates en Martinica. La intención original había sido adrizar el buque en el fondo marino antes de retirar de la bodega del buque los tres tanques de carga que contenían el asfalto, después de lo cual los tanques serían remolcados a dique seco en Fort de France para extraer el asfalto. El coste total de la operación se estimó en torno a €1,1 millón (£780 000).

Las operaciones comenzaron en octubre de 2004. Los intentos de adrizar el buque en el fondo marino fueron infructuosos, por lo que el contratista decidió abrirse paso por el costado y las chapas de cubierta de los restos del buque para poder acceder a los tres tanques que contenían el asfalto. Debido a las condiciones de mar gruesa y una serie de problemas prácticos imprevistos, retirar los tanques tomó más tiempo y resultó más difícil de lo previsto. A mediados de diciembre de 2004, los contratistas habían retirado los tanques de la bodega utilizando bolsas de flotación y los depositaron en el fondo marino cerca de los restos del buque. Decidieron dejarlos allí hasta marzo de 2005, cuando las condiciones atmosféricas fueran más propicias para remolcarlos a dique seco.

Acciones judiciales

En octubre de 2002, el Gobierno francés entabló acción judicial contra el propietario del buque y el Fondo de 1992 reclamando provisionalmente FFr1,2 millones o €232 000 (£164 000) respecto a los costes de la extracción de combustible líquido del *Dolly*. Se indicó en el auto de comparecencia que se reclamarán nuevos costes, superiores a €2 millones (£1,4 millones) respecto a la retirada de los restos del naufragio y de la carga.

La cuantía de limitación aplicable al *Dolly* conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 es 3 millones de DEG (£2,4 millones).

14.3 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 fuel oil 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. Quedaron unas 6 400 toneladas de carga en la sección de proa y otras 4 700 toneladas en la sección de popa.

Operaciones de limpieza

Quedaron afectados por el petróleo unos 400 kilómetros de litoral. Si bien la retirada de la mayor parte del petróleo de las costas quedó concluida bastante rápidamente, se necesitó aún una segunda limpieza considerable 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. Los esfuerzos de limpieza en estos sitios continuaron durante el otoño y, en su mayoría, quedaron concluidos en noviembre de 2001.

Se recogieron del litoral más de 250 000 toneladas de desechos oleosos, que fueron temporalmente almacenados. Total Fina SA, la empresa petrolera francesa (hoy TotalFinaElf SA), requirió los servicios de un contratista para ocuparse de la eliminación de los desechos recuperados, y la operación quedó concluida en diciembre de 2003. Se calculó que el coste de la eliminación de desechos era del orden de €46 millones (£33 millones).

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 TotalFinaElf, 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.

Fondo de limitación del propietario del buque

A petición del propietario del buque, el Tribunal de Comercio de Nantes dictó una orden el 14 de marzo de 2000 abriendo el procedimiento de limitación. El Tribunal determinó la cuantía de limitación aplicable al *Erika* en FFr84 247 733 correspondientes a €12 843 484 (£9,1 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 Underwriting Association (Bermuda) Ltd. (Steamship Mutual).

En 2002, se transfirió el fondo de limitación del Tribunal de Comercio de Nantes al Tribunal de Comercio de Rennes.

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 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 a la 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 (£131 millones).

Compromisos de TotalFinaElf y el Gobierno francés

TotalFinaElf se comprometió a no interponer contra el Fondo de 1992, o contra el fondo de limitación constituido por el propietario del buque o su asegurador, reclamaciones relativas a sus costes 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 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 interponer 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 TotalFinaElf si se dispusiera de fondos después de haber pagado completamente todas las demás reclamaciones.

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 manifestó que basaba sus pagos en evaluaciones efectuadas por la Steamship Mutual y el Fondo de 1992. OFIMER pagó €4,2 millones (£3 millones) a los demandantes del sector de pesca y €2,1 millones (£1,5 millones) a los productores de sal.

El Gobierno francés introdujo también un plan para facilitar pagos complementarios en el sector del turismo. Se han efectuado pagos por un total de €10,1 millones (£7,1 millones) en virtud de dicho plan.

Nivel de pagos del Fondo de 1992

El Comité Ejecutivo consideró en varias sesiones el nivel de pagos del Fondo de 1992 respecto del siniestro del *Erika*.

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 decidió, en enero de 2001, aumentar el nivel de pagos del Fondo de 1992 del 50% al 60% y en junio de 2001 al 80%.

En febrero de 2003, el Comité Ejecutivo autorizó al Director a incrementar el nivel de pagos al 100% cuando considerase seguro hacerlo. Tras una cuidadosa evaluación, el Director consideró en abril de 2003 que, a pesar de las incertidumbres que quedaban en cuanto al nivel total de las reclamaciones admisibles, había un significativo margen de seguridad y decidió incrementar el nivel de pagos al 100%.

En la sesión del Comité Ejecutivo de octubre de 2003, el Director manifestó que, si bien quedaba una gran incertidumbre en cuanto a la cuantía total de las reclamaciones reconocidas, esta incertidumbre se había reducido desde abril de 2003 y que, por tanto, tal vez fuese posible en un futuro próximo efectuar pagos respecto a la reclamación del Gobierno francés. El Comité

autorizó al Director a efectuar dichos pagos en la medida en que considerase que existía un margen suficiente entre la cuantía total de indemnización disponible y el riesgo del Fondo respecto a otras reclamaciones.

El Director, tras revisar su evaluación anterior del nivel total de las reclamaciones admisibles, decidió en diciembre de 2003 que existía un margen suficiente para que el Fondo de 1992 pudiera comenzar a pagar al Estado francés. El Fondo de 1992 pagó en un principio al Estado francés €10,1 millones (£7 millones), correspondientes a la reclamación subrogada del Gobierno francés respecto a los pagos complementarios a los demandantes del sector del turismo. En octubre de 2004, el Fondo de 1992 pagó al Estado francés otros €6 millones (£4,2 millones) relativos a los pagos complementarios del Gobierno francés efectuados conforme al plan para facilitar pagos de urgencia a los demandantes en los sectores de la pesca, maricultura y producción de sal, administrado por la OFIMER.

Tramitación de reclamaciones

La Steamship Mutual y el Fondo de 1992 establecieron una Oficina de Tramitación de Reclamaciones en Lorient. La Oficina ejerce la función de centro para los demandantes y los expertos técnicos contratados para examinar las reclamaciones de indemnización.

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

La Oficina de Tramitación de Reclamaciones cerró el 31 de julio de 2004, si bien el gerente de la misma sigue tramitando asuntos pendientes desde su oficina de Lorient.

Situación de las reclamaciones

Al 31 de diciembre de 2004, se habían presentado más de 6 900 reclamaciones de indemnización por un total de €206 millones (£146 millones). Para esa fecha, se había evaluado el 95% de las reclamaciones. Se habían rechazado unas 800 reclamaciones, que ascendían a un total de €23 millones (£16 millones).

Se habían efectuado pagos de indemnización respecto de unas 5 500 reclamaciones por un total de €99,2 millones (£65,3 millones), del que la

RECLAMACIONES PRESENTADAS AL 31 DE DICIEMBRE DE 2004					
Categoría	Reclamaciones presentadas	Reclamaciones evaluadas	Reclamaciones rechazadas	Pagos efectuados	
				Número de reclamaciones	Cuantías €
Maricultura y ostricultura	1 003	998	89	837	7 754 627
Marisqueo	529	526	98	365	887 016
Embarcaciones pesqueras	319	318	29	280	1 099 551
Elaboradores de pescado y marisco	51	50	6	43	976 831
Turismo	3 680	3 648	445	3169	73 858 227
Daños materiales	708	435	98	328	2 040 406
Operaciones de limpieza	146	135	12	116	6 331 699
Varios	523	472	29	438	6 310 434
Total	6 959	6 582	806	5 576	99 258 794

Steamship Mutual había pagado €12,8 millones (£9,1 millones) y el Fondo de 1992 €86,4 millones (£56,2 millones).

El cuadro en la parte superior presenta detalles de la situación respecto a las reclamaciones en diversas categorías.

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 las páginas 118 y 119, del Informe Anual de 2001, 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 SA y algunos de sus ejecutivos basados en el informe de un experto designado por el juez. En junio de 2003, se presentaron cargos contra la Autoridad Marítima de Malta y contra su Director. La investigación aún no ha concluido.

A petición de varias partes, el Tribunal de Comercio de Dunquerque ha designado expertos para investigar la causa del siniestro ('expertise judiciaire'). El Fondo de 1992 sigue las investigaciones por mediación de sus abogados franceses y expertos técnicos.

Acciones de recurso del Fondo de 1992

Aunque al Fondo de 1992 no le es posible adoptar una postura definitiva sobre si el Fondo debe interponer acciones de recurso a fin de recuperar las cuantías pagadas por él por concepto de indemnización y, en caso afirmativo, contra qué partes, hasta que concluyan las investigaciones sobre la causa del siniestro, el Comité Ejecutivo consideró en octubre de 2000 si el Fondo de 1992 debía entablar las acciones judiciales que fueran necesarias para prevenir la prescripción de sus derechos. El Comité 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 acción de recurso, como medida de protección, antes de



La costa francesa quedó fuertemente contaminada por los hidrocarburos del Erika

que expirara el plazo de prescripción 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 a tiempo del *Erika*)
- TotalFinaElf 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/Registro Italiano Navale (sociedad de clasificación)

El Comité tomó nota de que los resultados de las investigaciones sobre la causa del siniestro pudieran dar pie al Fondo de 1992 a incoar acción de recurso 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 Tribunal de primera instancia de Lorient contra las partes enumeradas anteriormente.

Tras la sesión de octubre de 2002 del Comité, 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. Él decidió que el Fondo de 1992 presentase acción de recurso, como medida cautelar, contra la Bureau Veritas, y esta acción también se presentó en el Tribunal de primera instancia de Lorient el 11 de diciembre de 2002.

No ha habido novedades respecto a estas acciones durante 2004.

Como se mencionó antes, se han presentado cargos contra el gerente adjunto de CROSS y tres oficiales de la Armada francesa, entre otros. En el caso de que sean declarados culpables, el Fondo podría tener motivos para interponer acción de recurso contra el Estado francés, pero al Fondo de 1992 no le es posible decidir si hay motivos para interponer tal acción hasta que hayan concluido las investigaciones sobre la causa del siniestro.

Conforme al derecho francés, el plazo general de prescripción en cuestiones comerciales es – a reserva de numerosas excepciones – de diez años. En cuestiones relacionadas con la responsabilidad de órganos públicos, a fin de evitar que prescriba una reclamación de indemnización, debería notificarse dicha reclamación a la Administración francesa a más tardar el 31 de diciembre del cuarto año después del suceso que dio origen a dicha reclamación, es decir, a más tardar el 31 de diciembre de 2003 en el caso del siniestro del *Erika*. En diciembre de 2003, el Fondo de 1992 hizo esa notificación y el Estado francés ha aceptado que dicha notificación tuviese el efecto de interrumpir el plazo de prescripción.

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. Se espera que los peritos presenten sus informes en 2005.

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 parte de los productores (tanto independientes como socios de la cooperativa) de Guérande y Noirmoutier. También se presentaron reclamaciones por costes de restablecimiento de salinas en Guérande en 2001.

A petición del Fondo de 1992 y la Steamship Mutual, ha sido nombrado un perito del Tribunal para examinar la factibilidad de producir sal en 2000 en Guérande que cumpliera los criterios relativos a la calidad y la protección de la salud humana. El perito del Tribunal presentó un informe voluminoso a fines de diciembre de 2004. Los expertos contratados por el Fondo de 1992 y la Steamship Mutual están examinando el 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 a menos que se interponga una acción dentro de los tres años a partir de la fecha en que se haya producido el daño (artículo VIII). En cuanto al Convenio del Fondo de 1992, el derecho a las indemnizaciones por el Fondo de 1992 prescribirá a los tres años de haberse 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 interponerse 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, informándoles 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, la fecha en la que se produjo el daño o pérdida del respectivo demandante), el Director sugirió que los demandantes diesen por sentado que el plazo de prescripción comenzaba en la fecha del siniestro (es decir, el 12 de diciembre de 1999) a fin de evitar cualquier 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 una transacción extrajudicial.

Pese a estas advertencias, una serie de demandantes que habían presentado reclamaciones a la Oficina de Tramitación de Reclamaciones y sobre las cuales no se habían alcanzado acuerdos, no habían entablado acción judicial contra el propietario del buque, la Steamship Mutual y el Fondo de 1992, al 12 de diciembre de 2002. Varios demandantes iniciaron acciones judiciales a fines de diciembre de 2002 o en el primer semestre de 2003. Se planteó la cuestión de si estas reclamaciones o algunas de ellas habían prescrito.

En febrero de 2003, el Comité Ejecutivo decidió que se considerase que el plazo de prescripción de tres años empezara a contarse cuanto antes a partir del comienzo del periodo de la pérdida sufrida por el demandante concreto. El Comité reconoció que podría haber reclamaciones respecto de las cuales la fecha del comienzo del plazo de prescripción podría ser algo posterior al comienzo del periodo de la pérdida y que tales reclamaciones tendrían que ser consideradas a la luz de las circunstancias particulares de cada caso.

A consecuencia de esta decisión, unas 160 reclamaciones que no habían sido objeto de acciones judiciales, y respecto de las cuales el plazo de prescripción venció tras la sesión del Comité de febrero de 2003, fueron posteriormente objeto de transacción extrajudicial.

Acciones judiciales en Francia contra Total Fina, el propietario del buque y otros

El Consejo General de la Vandea y una serie de otros órganos públicos y privados entablaron acciones judiciales en varios tribunales contra el

propietario del buque, su asegurador, compañías del Grupo TotalFinaElf y otros, solicitando que se juzgase a los demandados mancomunada y solidariamente responsables respecto a las reclamaciones que no estuviesen cubiertas por el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992.

El Fondo de 1992 ha solicitado que se le permitiese intervenir en el proceso. Hasta ahora sólo han tenido lugar audiencias procesales.

Acciones judiciales del Estado francés

El Estado francés ha incoado acciones en el Tribunal 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 €190,5 millones (£135 millones).

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

Acción judicial del Grupo TotalFinaElf

Cuatro empresas del Grupo TotalFinaElf han incoado acciones judiciales en el Tribunal de Comercio de Rennes contra el propietario del buque, su asegurador, el Fondo de 1992 y otros, reclamando €143 millones (£101 millones).

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 (£9,1 millones) correspondientes a la cuantía de limitación aplicable al propietario del buque, de acuerdo con el Fondo de 1992 y su Comité Ejecutivo. La Steamship Mutual solicitó también que el Tribunal declarase 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 que le reembolsara toda cuantía que hubiere pagado el asegurador del propietario del buque en exceso de la cuantía de limitación.

Acciones de otros demandantes

Se han presentado reclamaciones por un total de €484 millones (£343 millones) contra el fondo de limitación del propietario del buque constituido por la Steamship Mutual. Esta cuantía incluye las reclamaciones del Gobierno francés y TotalFinaElf. Sin embargo, se ha acordado la mayoría de estas reclamaciones, distintas de las del Gobierno francés y TotalFinaElf, y parece por lo tanto que debieran retirarse estas reclamaciones contra el fondo de limitación en la medida en que se relacionan con la misma pérdida o daños. El Fondo de 1992 ha recibido del liquidador del fondo de limitación notificaciones formales de las reclamaciones presentadas contra dicho fondo.

Fueron incoadas acciones judiciales contra el propietario del buque, la Steamship Mutual y el Fondo de 1992 por 795 demandantes. Al 31 de diciembre de 2004, se habían logrado transacciones extrajudiciales con 407 de estos demandantes. Quedaban pendientes acciones judiciales de los restantes 388 demandantes (incluidos 212 productores de sal). La cuantía total reclamada en las acciones judiciales pendientes, excluyendo las reclamaciones del Estado francés y TotalFinaElf, era de €66 millones (£47 millones).

El Fondo de 1992 continuará las deliberaciones con los demandantes cuyas reclamaciones no hayan prescrito, a fin de lograr transacciones extrajudiciales si se estima oportuno.

Sentencias respecto a reclamaciones contra el Fondo de 1992

Se han dictado varias sentencias en los tribunales franceses contra el Fondo de 1992, relacionadas principalmente con reclamaciones por pérdida de ingresos sufrida por personas cuyos bienes no han sido contaminados (la llamada pérdida puramente económica).

Como se mencionó en la sección 11.2, los órganos rectores de los Fondos de 1971 y 1992

han adoptado criterios para la admisibilidad de las reclamaciones. En cuanto a la pérdida puramente económica, esos criterios pueden resumirse así.

Las reclamaciones por pérdida puramente económica son admisibles solamente si son por pérdida o daños ocasionados por contaminación. El punto de partida es la contaminación, no el siniestro en sí.

Para tener derecho a indemnización de pérdidas puramente económicas, debe haber un grado razonable de proximidad (es decir, un nexo causal suficientemente próximo) entre la contaminación y la pérdida o los daños sufridos por el demandante. Una reclamación no es admisible por el solo hecho de que la pérdida o los daños no hubieran ocurrido a no ser por el derrame de hidrocarburos en cuestión. Al considerar si se cumple el criterio de proximidad razonable, se tendrán en cuenta los siguientes elementos:

- la proximidad geográfica entre la actividad del demandante y la contaminación
- el grado en que el demandante depende económicamente de los recursos afectados
- la medida en que el demandante dispusiera de otras fuentes de abastecimiento u oportunidades comerciales
- en qué grado la actividad comercial del demandante forma parte integrante de la economía de la zona afectada por el derrame.

El Fondo de 1992 tendrá también en cuenta en qué medida el demandante pudo reducir su pérdida.

En lo que se refiere al sector del turismo, se efectúa una distinción entre a) demandantes que vendían bienes o servicios directamente a los turistas y cuyas empresas se vieron afectadas directamente por una reducción del número de visitantes a la zona afectada por un derrame de hidrocarburos, y b) los que proporcionaban bienes o servicios a otras empresas del sector de turismo, pero no directamente a los turistas. Se consideró que en esta segunda categoría no existe por lo general un grado de proximidad suficiente

entre la contaminación y las pérdidas supuestamente sufridas por los demandantes. Por tanto, las reclamaciones de este tipo no serán, en principio, normalmente admisibles.

La evaluación de una reclamación por pérdida puramente económica se basa en los resultados financieros efectivos del demandante particular durante los plazos apropiados en los años anteriores al siniestro. La evaluación no se basa en las cifras presupuestadas. Se tienen en cuenta las circunstancias particulares del demandante y se consideran las pruebas presentadas. El criterio consiste en si la actividad comercial del demandante en conjunto ha sufrido pérdida económica a consecuencia de la contaminación.

Los gastos generales que se hayan ahorrado u otros gastos normales no incurridos a consecuencia del siniestro han de restarse de la pérdida sufrida por el demandante.

A continuación se resumen las sentencias.

Sentencias del Tribunal de Comercio de Lorient y del Tribunal de Apelación de Rennes

En diciembre de 2003, el Tribunal de Comercio de Lorient dictó sentencias respecto a cuatro reclamaciones en los sectores de turismo y pesca que habían sido rechazadas por el propietario del buque, la Steamship Mutual y el Fondo de 1992.

Una de estas reclamaciones, por €10 671 (£7 600), se refería a la pérdida de ingresos supuestamente sufrida por el dueño de un local, en la zona afectada, que se iba a alquilar a otras empresas (y no directamente a los turistas) pero que, según el demandante, no se pudo alquilar debido a los efectos negativos del siniestro del *Erika*. El Fondo de 1992 había rechazado la reclamación porque no cumplía los criterios de admisibilidad del Fondo, puesto que era 'una reclamación de turismo de segundo grado'.

En su sentencia, el Tribunal de Comercio indicó que su función era determinar si había daños y, en caso afirmativo, evaluarlos conforme a los criterios del derecho francés. El Tribunal halló que, en el derecho francés, una reclamación es admisible si existe un nexo causal suficiente entre el suceso y los daños, y se demuestra que los daños no habrían ocurrido si no hubiese tenido lugar el

suceso. En opinión del Tribunal, el siniestro del *Erika* fue la única causa de la contaminación y sus consecuencias económicas. El Tribunal indicó que no estaba sujeto a los criterios de admisibilidad estipulados por el Fondo de 1992 y ordenó al propietario del buque, a la Steamship Mutual y al Fondo de 1992 pagar una indemnización al demandante por pérdida de ingresos de alquiler en la cuantía reclamada.

Las otras tres sentencias se referían a las reclamaciones de un demandante que vendía y alquilaba máquinas para la fabricación de helados, de un hotel situado en Carnac y de un ostricultor de Morbihan. El Fondo de 1992 había rechazado estas reclamaciones porque los demandantes no habían demostrado que existiese un nexo causal suficiente entre la pérdida supuesta y la contaminación causada por el derrame de hidrocarburos del *Erika*. Tras haber hecho la misma declaración en cuanto a los criterios a aplicar y manifestar que no estaba sujeto a los criterios del Fondo, el Tribunal designó a un perito para investigar si existía un nexo causal entre la supuesta pérdida y la contaminación de hidrocarburos y, caso de haberlo, determinar la pérdida.

El Fondo de 1992 apeló contra las cuatro sentencias.

En sus alegatos al Tribunal de Apelación de Rennes respecto a la reclamación del propietario de un local en la zona afectada, el Fondo sostenía que, además de tratarse de una 'reclamación de turismo de segundo grado', el demandante obtenía la mayor parte de sus ingresos de actividades distintas del alquiler del local y que, por tanto, el demandante no dependía suficientemente de los recursos afectados. Además, el Fondo sostenía que el demandante no había demostrado que de hecho habría podido alquilar el local en el periodo abarcado por la reclamación.

En sentencia dictada en mayo de 2004, el Tribunal de Apelación rechazó la reclamación. En su sentencia, el Tribunal indicó que, si bien los criterios del Fondo de 1992 no eran vinculantes para los tribunales nacionales, el demandante no había demostrado que existía un nexo causal suficiente entre el suceso en cuestión y los daños supuestos, y el demandante tampoco había probado que existieran daños. El demandante no

ha apelado contra la sentencia del Tribunal de Apelación.

Las apelaciones relativas a las otras tres reclamaciones aún no han sido escuchadas por el Tribunal de Apelación.

Sentencia del Tribunal de lo civil de Nantes

En enero de 2004, el Tribunal de lo civil (Juzgado de primera instancia) de Nantes dictó una sentencia con respecto a las reclamaciones de los propietarios de dos hoteles de Nantes por pérdidas puramente económicas. Estas reclamaciones habían sido rechazadas por el Fondo de 1992 ya que, en opinión del Fondo, no cumplían los criterios de admisibilidad establecidos por los órganos rectores del Fondo puesto que no había un grado razonable de proximidad entre las pérdidas supuestas y la contaminación.

El Tribunal rechazó las reclamaciones teniendo en cuenta los criterios del Fondo que, en opinión del Tribunal, venían dictados por el sentido común, por razón de que los demandantes no habían demostrado un nexo causal entre las pérdidas supuestas y la contaminación por hidrocarburos ocasionada por el siniestro del *Erika*. Los demandantes no han apelado contra la sentencia.

Sentencia del Tribunal de Comercio de Rennes

En abril de 2004, el Tribunal de Comercio de Rennes dictó una sentencia con respecto a una reclamación de €86 350 (£61 000) de una compañía de Rennes que realizaba actividades como empresa de turismo vendiendo excursiones de montañismo en Bretaña, Irlanda y las Islas Anglonormandas y como agencia de viajes tradicional. La compañía reclamaba indemnización por pérdidas supuestamente sufridas durante 2000 a consecuencia de la reducción de ventas debida al siniestro del *Erika*.

Esta reclamación había sido rechazada por el Fondo de 1992. Éste consideraba que, en lo que se refiere a las ventas a través de otras empresas de turismo ('reclamaciones de turismo de segundo grado'), no existía un grado de proximidad razonable entre la contaminación y las pérdidas supuestas. En cuanto a las ventas directas a los turistas, el Fondo consideró que no se había probado ninguna pérdida.

El Tribunal se refirió en su sentencia al requisito de que, en virtud de la Constitución francesa, los

tratados internacionales ratificados por Francia tienen precedencia sobre las leyes francesas, con lo que no se pueden presentar reclamaciones contra el propietario del buque y su asegurador más que de conformidad con el Convenio. Por esta razón, al contrario de lo que argumentaba el demandante, éste no podía basar su reclamación en ciertas disposiciones del Código Civil. El Tribunal indicó también que los criterios de admisibilidad fueron adoptados por el Fondo a fin de lograr la uniformidad para garantizar igual tratamiento de las víctimas. El Tribunal rechazó la reclamación porque no se había establecido un nexo causal suficiente entre la contaminación y los daños sufridos, porque las actividades del demandante no se realizaron solamente en la zona afectada por el derrame de hidrocarburos del *Erika*, sino también en otras partes de Francia y el extranjero, y que el demandante no dependía en gran medida de la zona afectada.

El demandante ha apelado contra la sentencia. Un nuevo examen de los expertos del Fondo de 1992 indicó que el demandante había probado la pérdida de una cuantía de €30 000 (£20 000) en cuanto a ventas directas a los turistas, y se logró una transacción extrajudicial por esa cuantía, a consecuencia de lo cual el demandante retiró la apelación.

Sentencia del Tribunal de Comercio de Saint Brieuc

En septiembre de 2004, el Tribunal de Comercio de Saint Brieuc dictó sentencia respecto a una reclamación de €33 265 (£24 000) por una persona que explotaba un camping en Côtes d'Armor, que está situado en la parte norte de Bretaña, con respecto a pérdidas supuestamente sufridas en 2001 a consecuencia del siniestro del *Erika*.

El empresario de este camping había presentado anteriormente una reclamación respecto a pérdidas sufridas en 2000. Esta reclamación anterior fue acordada en €15 883 (£11 000) y esa suma fue pagada por el Fondo de 1992 al demandante en diciembre de 2002. El Fondo había considerado que, si bien este camping está situado en la parte norte de Bretaña, es decir fuera de la zona directamente afectada por el derrame del *Erika*, el derrame había tenido como consecuencia pérdidas comerciales en la temporada de 2000. No obstante, con pocas excepciones, no quedaba contaminación en las

playas de Bretaña una vez terminada la temporada de 2000. Por esta razón, el Fondo de 1992 había rechazado la reclamación por pérdidas durante la temporada de 2001 fundándose en que cualquier pérdida comercial sufrida por el empresario de este camping durante aquella temporada no era resultado de la contaminación de las playas causada por el *Erika*.

Con todo, el Tribunal halló que la reclamación era admisible, ya que consideró que la reducción del giro comercial en 2001, comparado con 1999, fue causada por el siniestro del *Erika* y ordenó al propietario del buque, la Steamship Mutual y el Fondo de 1992 pagar una indemnización de €26 719 (£18 000).

El Fondo de 1992 ha apelado contra la sentencia.

Sentencia del Tribunal Civil de primera instancia de Saintes

El propietario de un restaurante de Barzan en el Departamento de Charente Marítimo había presentado una reclamación por €30 425 (£22 000) relativa a pérdidas supuestamente sufridas en 2000 a consecuencia del siniestro del *Erika*. La reclamación fue rechazada por el Fondo fundándose en que no cumplía los criterios de admisibilidad de las reclamaciones relativas a pérdidas puramente económicas, en particular el de la proximidad geográfica entre la actividad del demandante y la contaminación, por estar situado el restaurante a más de 130 kilómetros de la playa contaminada más cercana en Charente Marítimo.

El demandante interpuso acción judicial en el Tribunal Civil de primera instancia de Saintes. Sostuvo que la contaminación de algunas playas de Charente Marítimo había tenido como consecuencia disuadir a los turistas de visitar destinos del departamento y que, por ello, la reclamación cumplía los criterios del Fondo de proximidad geográfica.

En su sentencia en octubre de 2004, el Tribunal declaró que era apropiado aplicar los criterios de admisibilidad del Fondo de 1992 para la interpretación de los Convenios de 1992, y que esto no había sido impugnado por el demandante.

El Tribunal señaló que las playas contaminadas más cercanas al restaurante del demandante estaban a más de 100 kilómetros de distancia y

que el hecho de que estas playas estaban situadas en el mismo departamento no era suficiente para cumplir el criterio de la proximidad geográfica. El Tribunal declaró que no podía haber confusión alguna en el ánimo de los turistas entre las playas contaminadas y la parte de la costa en que estaba situado el restaurante. Además, el Tribunal consideró que el demandante no podía ser considerado económicamente dependiente del recurso afectado. Es más, el Tribunal declaró que el demandante no había presentado pruebas en apoyo de la alegación de que existía un nexo causal entre la contaminación resultante del siniestro del *Erika* y una reducción en el número de turistas que visitaban la zona en que estaba situado el restaurante, o la reducción del giro del restaurante. Por estas razones, el Tribunal dictaminó que la reclamación no cumplía los criterios adoptados por los órganos rectores del Fondo y que, por tanto, no había un nexo causal suficiente entre el siniestro y la pérdida supuesta. Por consiguiente, la reclamación fue rechazada.

En el momento de redactar el Informe Anual, el demandante no había apelado contra la sentencia.

Sentencia del Tribunal de Comercio de Nantes

El propietario de un hotel con apartamentos de servicio en las afueras de Nantes presentó una reclamación por pérdidas sufridas debido a una reducción del número de clientes del hotel supuestamente a consecuencia del siniestro del *Erika*. El Fondo de 1992 había rechazado la reclamación fundándose en que los apartamentos de servicio estaban localizados en las cercanías de una gran ciudad a más de 50 kilómetros de la playa de veraneo más cercana, que tradicionalmente eran alquilados durante todo el año a los empleados de diversas empresas de Nantes y sus alrededores y que, como las habitaciones no eran utilizadas primordialmente por turistas, no había un nexo causal suficiente entre las pérdidas reclamadas y el derrame de hidrocarburos del *Erika*.

En sentencia dictada en noviembre de 2004, el Tribunal de Comercio de Nantes confirmó el rechazo de esta reclamación por el Fondo porque no cumplía los criterios de éste, en particular en cuanto a la distancia entre la supuesta pérdida y el derrame del *Erika*.

En el momento de redactar el Informe Anual, el demandante no había apelado contra esta sentencia.

Sentencias del Tribunal de Comercio de Saint-Nazaire

Un ostricultor del Departamento del Loira Atlántico había reclamado indemnización por pérdidas supuestamente sufridas en 2000 y 2001, y esas reclamaciones habían sido liquidadas y pagadas. El demandante había presentado además una reclamación de €28 110 (£20 000) por pérdidas supuestamente sufridas en 2002, pero esta reclamación había sido rechazada por el Fondo de 1992 porque no había un nexo causal suficiente entre las pérdidas supuestamente sufridas en 2002 y el siniestro del *Erika*. En sentencia dictada en diciembre de 2004, el Tribunal estuvo de acuerdo con el Fondo y rechazó la reclamación.

Los propietarios de una propiedad situada directamente en la playa en el Departamento del Loira Atlántico habían pedido indemnización por daños a su propiedad. La reclamación había sido evaluada por el Fondo de 1992 en una cuantía que era disputada por los demandantes. En sentencia dictada en diciembre de 2004, el Tribunal llegó a una evaluación que se acercaba a la efectuada por los expertos del Fondo.

Una pequeña empresa que regentaba un bar restaurante en el Departamento del Loira Atlántico había reclamado indemnización por pérdidas comerciales en 2000. La reclamación había sido evaluada por el Fondo de 1992 en aproximadamente la mitad de la cuantía reclamada. El demandante no aceptó esta evaluación y llevó la reclamación al Tribunal. En sentencia dictada en diciembre de 2004, el Tribunal aceptó la valoración de los expertos del Fondo de 1992. El gerente de la empresa presentó una reclamación por pérdida de sueldo. El Tribunal desestimó esta reclamación, ya que el demandante no había facilitado prueba alguna de la pérdida supuesta.

En el momento de redactar el Informe Anual, no se había apelado contra ninguna de estas tres sentencias.

Una empresa de Le Croisic en el Departamento del Loira Atlántico, que alquilaba y vendía embarcaciones de recreo y motores, había reclamado indemnización por reducción de ventas en 2000 supuestamente causada por el siniestro del *Erika*. Mientras que el Fondo había aceptado la parte de la reclamación relativa al

alquiler de embarcaciones, había rechazado las pérdidas supuestas relativas a las ventas, basándose en que éstas se referían a bienes duraderos que, en particular en lo que se refería a las embarcaciones, se podían diferir a raíz de un suceso como el derrame de hidrocarburos del *Erika* y que por tal razón no había un nexo causal suficiente entre el siniestro y las pérdidas supuestas.

En sentencia dictada en diciembre de 2004, el Tribunal manifestó que las pérdidas respecto a las ventas no hubieran ocurrido si no hubiera tenido lugar el siniestro del *Erika* y que el nexo entre el suceso del que resultaron las pérdidas y éstas había quedado suficientemente establecido. El Tribunal expresó el parecer de que los criterios del Fondo podían contribuir al análisis del Tribunal, pero no eran vinculantes para éste. El Tribunal nombró un perito con el cometido de evaluar las pérdidas sufridas por el demandante a consecuencia del siniestro, teniendo en cuenta la evolución normal del mercado. El Fondo de 1992 no apelará contra la sentencia, pero seguirá los trabajos del perito.

Un asegurador había presentado una reclamación subrogada contra el Fondo de 1992 por €630 000 (£447 000) respecto a una reclamación que había pagado a un grupo de hoteles de La Baule por pérdidas incurridas a consecuencia de la cancelación de una importante fiesta del milenio que iba a tener lugar en la playa local. Este pago se había efectuado conforme a una póliza de seguro que cubría los costes incurridos en organizar la fiesta cancelada. El Municipio de La Baule había promulgado un decreto el 27 de diciembre de 1999 prohibiendo todo acceso a las playas de La Baule, a consecuencia de lo cual hubo que cancelar la fiesta. Aunque el Fondo de 1992 había considerado que la reclamación era admisible en principio, había sido rechazada porque el demandante no había presentado información suficiente que permitiera al Fondo evaluar las pérdidas, y que el asegurador no había tenido en cuenta los ingresos recibidos por los hoteles durante el periodo de las festividades del milenio, que deberían haber sido deducidos de las pérdidas debidas a la cancelación del acto.

En sentencia dictada en diciembre de 2004, el Tribunal estimó los ingresos del periodo de las festividades del milenio en €200 000 (£142 000). El Tribunal ordenó al propietario del buque, la

Steamship Mutual y el Fondo de 1992 pagar al asegurador el saldo de €430 000 (£305 000). El Fondo de 1992 apelará contra esta sentencia.

Sentencias del Tribunal de Comercio de Vannes

Una empresa al por mayor que funcionaba en varias localidades de Bretaña y que suministraba bebidas embotelladas a cafés, hoteles y campings (pero no de venta directa a los turistas) no sólo en la zona afectada por el derrame de hidrocarburos del *Erika* sino también en otras zonas, presentó una reclamación por pérdida de ingresos. El Fondo rechazó la reclamación ya que se trataba de una 'reclamación de turismo de segundo grado'. En sentencia dictada en noviembre de 2004, el Tribunal confirmó la postura del Fondo, sosteniendo que el demandante no había demostrado que la reducción del volumen de negocios se debía a la contaminación resultante del siniestro del *Erika*. El demandante ha apelado contra la sentencia.

El propietario de un almacén de ultramarinos localizado a 200 metros de la costa, en el Departamento de Morbihan, había presentado una reclamación por pérdida de ingresos y por daños y perjuicios morales con respecto a la tensión nerviosa sufrida a consecuencia del siniestro. El Fondo de 1992 había aceptado que la reclamación por pérdida de ingresos era admisible en principio, pero por una cuantía considerablemente inferior a la reclamada. El Fondo había rechazado la reclamación por perjuicios morales ya que tales reclamaciones no son admisibles en virtud de los Convenios. En sentencia dictada en noviembre de 2004, el Tribunal confirmó la evaluación de la pérdida del volumen de negocios hecha por el Fondo y concordó con éste en que la reclamación por perjuicios morales quedaba fuera del ámbito de los Convenios de 1992.

El propietario de un hotel situado en el centro de Vannes había presentado una reclamación por €59 830 (£42 000) por pérdidas de ingresos en 2000. El Fondo de 1992 había aprobado la reclamación por €16 427 (£12 000) y había efectuado un pago provisional al demandante. Éste cursó la reclamación en el Tribunal por una cuantía incrementada de €65 100 (£46 000). En sentencia pronunciada en diciembre de 2004, el Tribunal evaluó la pérdida en €25 546 (£18 000) y ordenó al Fondo, al propietario del barco y la Steamship Mutual pagar esta suma, menos la

cuantía ya pagada al demandante. El Fondo no apelará contra esta sentencia.

En diciembre de 2004, el Tribunal dictó una sentencia respecto a reclamaciones por pérdidas sufridas en 2000, 2001 y 2002 por el propietario de una propiedad de Sarzeau en el Departamento de Morbihan, situada a 1 km de la playa, relativas a pérdidas supuestamente sufridas a consecuencia de la reducción de ingresos del alquiler de la propiedad a turistas.

El Fondo de 1992 había aceptado la reclamación relativa al año 2000 como admisible en principio, pero la cuantía de las pérdidas evaluada por el Fondo, que era inferior a la cuantía reclamada, no fue aceptada por el demandante. El Tribunal estuvo de acuerdo con la evaluación del Fondo. En cuanto a las reclamaciones relativas a los años 2001 y 2002, el Fondo había rechazado las reclamaciones porque no había reducción de ingresos del alquiler de la propiedad durante estos años debido al siniestro del *Erika*. Tras referirse a los criterios del Fondo, y en particular al requisito de un nexo causal suficiente entre la contaminación y las pérdidas del demandante, el Tribunal manifestó que éste no había demostrado ese nexo y rechazó las reclamaciones.

En el momento de redactar el Informe Anual, el demandante no había apelado contra la sentencia.

14.4 AL JAZIAH 1

(Emiratos Árabes Unidos, 24 de enero de 2000)

Véanse las páginas 62-63.

14.5 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 importante de hidrocarburos,

parte de los cuales ardieron en el incendio que siguió.

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 precintar las máquinas y separar la hélice era modificar la categoría de la embarcación de buque a 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 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 de un Grupo de Trabajo intersesiones que había sido creado por la Asamblea para estudiar este asunto. El Comité señaló asimismo 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 anteriormente, 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

Proceso en el Tribunal de primera instancia

En febrero de 2002, dos empresas griegas entablaron acciones judiciales en el Tribunal de primera instancia del Pireo contra el propietario matriculado del *Slops* y el Fondo de 1992 reclamando indemnización por costes de operaciones de limpieza y medidas preventivas de €1,5 (£1,1 millón) y €787 000 (£557 000) (más intereses) respectivamente. Las empresas alegaban que el propietario del *Slops* les había encargado que efectuaran operaciones de limpieza y tomaran medidas preventivas en respuesta al derrame de hidrocarburos. Manifestaron que habían pedido

al propietario del *Slops* que pagase los costes antes mencionados, pero que él no lo había hecho.

En sus alegatos, las empresas manifestaron que el *Slops* fue construido exclusivamente para el transporte marítimo de hidrocarburos (es decir, 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 ningún seguro de responsabilidad conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992. Las empresas manifestaron que el propietario matriculado no tenía otros bienes aparte del *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 para embargo de los bienes del propietario y de que éste fuese declarado en quiebra. Sostuvieron que, como el propietario era manifiestamente incapaz de satisfacer sus demandas, tenían derecho a la indemnización de sus costes por parte del Fondo de 1992.

El Tribunal dictó las sentencias sobre las acciones en 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 ordenó que el Fondo de 1992 pagase a las empresas €1,5 millones (£1,1 millones) y €787 000 (£557 000) 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 (£66 000).

Proceso en el Tribunal de Apelación

En febrero de 2003, el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 consideró la cuestión de si debía apelar contra la sentencia. Durante el debate, varias delegaciones señalaron que la decisión del Comité Ejecutivo de que el *Slops* no fuese considerado 'buque' a los efectos de los Convenios de 1992 se basaba en una decisión de política de la Asamblea del Fondo de 1992 respecto a las condiciones en las que las unidades flotantes de almacenamiento se deben considerar 'buques' a los efectos de los Convenios, a saber sólo cuando estén transportando hidrocarburos a granel, lo que implica que estén en travesía. Aquellas delegaciones se refirieron al preámbulo de los Convenios, que se refiere específicamente al transporte de hidrocarburos. El Comité Ejecutivo decidió que el Fondo de 1992 apelase contra la sentencia.

En su apelación, el Fondo de 1992 argumentó que el Tribunal de primera instancia había considerado erróneamente que el *Slops* transportaba hidrocarburos en el momento del siniestro, considerando la mera existencia a bordo de residuos de hidrocarburos como 'acarreo', es decir, transporte. Argumentó también que, si bien el Tribunal había considerado que los 2 000 m³ de hidrocarburos a bordo estaban siendo transportados, en el sentido de que estaban destinados a ser transportados a las refinerías de petróleo, no existían pruebas de que fuese así. El Fondo llamó la atención sobre un documento expedido por el Ministerio de la Marina Mercante que probaba sin lugar a dudas que el *Slops*, que constituía una unidad industrial flotante para el tratamiento de residuos de hidrocarburos y su separación del agua, funcionó continuamente como tal unidad desde el 2 de mayo de 1995 y estaba permanentemente anclado desde esa fecha sin ningún equipo de propulsión. El Fondo sostenía que el *Slops* no había estado destinado a transportar residuos de hidrocarburos por mar a refinerías de petróleo y nunca había llevado a cabo esas operaciones durante el tiempo que sirvió de instalación flotante para el tratamiento de residuos

de hidrocarburos, siendo ese transporte llevado a cabo mediante gabarras propiedad de terceros, que recibían los residuos de hidrocarburos al costado del *Slops* y los transportaban a las refinerías para su tratamiento ulterior. El Fondo argumentó asimismo que el *Slops* no tenía el seguro de responsabilidad que exige el artículo VII.1 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y que este requisito nunca había sido impuesto al *Slops* por las autoridades griegas. Se señaló que las autoridades griegas están obligadas por el artículo VII.10 a no permitir que una nave enarbole el pabellón griego para llevar a cabo actividades comerciales sin un certificado de tal seguro. El Fondo concluyó que, en vista de estos hechos, no se puede considerar que el *Slops* esté comprendido en la definición de 'buque' de los Convenios de 1992.

En una audiencia en noviembre de 2003, los demandantes argumentaron que cualquier tipo de unidad móvil marina, que por su construcción estuviese destinada a transportar hidrocarburos, era considerada buque, pese a que posteriormente hubiera sido objeto de conversión, que sus máquinas hubiesen sido temporalmente precintadas y su hélice retirada. También argumentaron que el hecho de que el *Slops* estaba matriculado en el Registro Marítimo del Pireo probaba que se trataba de un buque. Los demandantes sostuvieron que la palabra 'carga' no indicaba el supuesto requisito de que el buque transportara efectivamente hidrocarburos, ya que dicha palabra se empleaba para distinguir entre los hidrocarburos transportados como carga y los hidrocarburos en los tanques del buque. Los demandantes argumentaron que, en el momento del siniestro, el *Slops* efectivamente tenía residuos que quedaban a bordo de su última travesía como petrolero en 1995. Se señaló que la existencia del seguro no era una condición para que el *Slops* fuese considerado buque. Se manifestó además que la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, cuyo objetivo principal era la protección del medio marino, brindaba un marco para que el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 requiriese una interpretación compatible con este objetivo principal. Los demandantes argumentaron que habían sido conscientes del mal estado financiero del propietario inscrito después de haber progresado considerablemente los trabajos de limpieza y que, en todo caso, se les podría haber acusado de contribuir a los daños al medio ambiente si no hubieran concluido las operaciones

de limpieza. Los demandantes argumentaron también que el hecho de que el Fondo de 1992 hubiera dispuesto que dos expertos técnicos se desplazasen a Grecia y que informasen sobre el siniestro les había inducido a creer que el Fondo de 1992 estaba dispuesto a otorgar indemnización.

El Fondo de 1992 llamó la atención del Tribunal sobre la resolución N°8 adoptada en mayo de 2003 por el Consejo Administrativo en la que el Consejo expresaba el parecer de que los tribunales de los Estados Partes en los Convenios de 1992 debieran tener en cuenta las decisiones de los órganos rectores de los Fondos de 1992 y de 1971 relativas a la interpretación y aplicación de los Convenios.

El Tribunal de Apelación dictó su sentencia en febrero de 2004. El Tribunal halló que el *Slops* no cumplía los criterios exigidos por el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992 y desestimó las reclamaciones. El Tribunal interpretó la palabra 'buque' como se define en el artículo I.1 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 como toda unidad flotante en el mar que transporte hidrocarburos del lugar A al lugar B.

El Tribunal de Apelación tuvo en cuenta el testimonio presentado por el Fondo que indicaba claramente que, en el momento del siniestro, el *Slops* no funcionaba como nave apta para la navegación marítima o unidad flotante para el transporte de hidrocarburos persistentes en sus tanques. El Tribunal aceptó la postura del Fondo de que el *Slops*, que había sido construido originalmente como petrolero, había efectuado su última travesía como nave de transporte de hidrocarburos en 1994. El Tribunal tomó nota además de que el *Slops* había sido vendido posteriormente a intereses griegos, que lo habían convertido en una unidad flotante de almacenamiento y tratamiento de desechos oleosos y a este efecto habían extraído su hélice y precintado sus máquinas y que la Autoridad Portuaria Central del Pireo había confirmado que el *Slops* había estado permanentemente anclado desde mayo de 1995 sin equipo de propulsión. El Tribunal se refirió también al hecho de que las autoridades griegas pertinentes no habían exigido que se asegurara el *Slops* de conformidad con el artículo VII.1 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, y que esto indicaba asimismo que el *Slops* no podía ser considerado como 'buque' conforme a los Convenios de 1992.

Proceso en el Tribunal Supremo

Los demandantes han apelado al Tribunal Supremo.

En su alegato ante el Tribunal Supremo, los demandantes manifestaron que el *Slops*, cuya construcción ostentaba todas las características de una nave que transportaba hidrocarburos, se encontraba anclada y se empleaba como unidad flotante de recepción y separación de productos de petróleo transferidos desde otras naves. Asimismo manifestaron que, a consecuencia del incendio, se derramó una gran cantidad de hidrocarburos que se habían cargado como carga a granel en los tanques de carga de la nave. Los demandantes sostuvieron que el Tribunal de Apelación interpretó incorrectamente la definición de 'buque' que figura en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992. Los demandantes opinaban que no había lugar a dudas de que la redacción de la definición y su propósito no se limitaban a impedir que se produjera contaminación, sino que también tenían como fin indemnizar a las víctimas de la misma y a las partes que contribuyeron a las tareas de prevención.

Los demandantes argumentaron además que la definición de 'buque' incluye también a todo artefacto que por su construcción esté proyectado para el transporte de hidrocarburos y que, en el momento de producirse el siniestro, no estuviese navegando y que (por más o menos tiempo) estuviese inmóvil, operando como instalación receptora y separadora de hidrocarburos o de residuos oleosos y transportando hidrocarburos en sus tanques de carga. En opinión de los demandantes, éste fue concretamente el caso cuando a bordo del artefacto había residuos oleosos como consecuencia de su transporte y constituía un alto riesgo de contaminación de zonas vitales tales como puertos. Los demandantes aseveraron también que el Tribunal de Apelación había examinado un alegato inexistente, al estimar que no podría respaldar el punto de vista de que, en el momento de producirse el siniestro, hubiera residuos de hidrocarburos en el *Slops* procedentes de su último viaje. Asimismo afirmaron que la definición de 'buque' introducía la presunción disputable de que a bordo había residuos, lo que el Fondo no había refutado.

En su alegato al Tribunal Supremo, los demandantes sugirieron que la sentencia del Tribunal de Apelación carecía de los fundamentos

jurídicos pertinentes y que los razonamientos que la sustentaban eran insuficientes.

Los abogados del Fondo en Grecia indicaron que las objeciones de los demandantes atinentes a la evaluación de la evidencia efectuada por el Tribunal de Apelación no constituyen una cuestión jurídica y que, en virtud del código de enjuiciamiento civil griego, el Tribunal Supremo no reexamina la evaluación de la evidencia, salvo que las conclusiones a las que haya llegado el Tribunal de Apelación sean vagas o arrojen dudas, lo que no era el caso con respecto al siniestro del *Slops*.

El Fondo de 1992 tiene intención de presentar alegatos al Tribunal Supremo a principios de 2005 sosteniendo que el Tribunal de Apelación había interpretado correctamente la definición de 'buque' y que la apelación debía desestimarse. El Fondo reiterará las razones presentadas al Tribunal de Apelación de que no era posible que los residuos de travesías anteriores hubiesen quedado a bordo, en vista de la conversión del *Slops* a instalación flotante de recuperación de hidrocarburos. El Fondo argumentará también que, en todo caso, la presunción disputable alegada no se aplicaría en este caso. Además, el Fondo llamará la atención del Tribunal Supremo a la resolución N°8 antes mencionada.

14.6 SINIESTRO EN SUECIA

(Suecia, 23 de septiembre de 2000)

El siniestro

Entre el 23 de septiembre y principios 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 posteriormente a varias islas del archipiélago de Estocolmo. La Guardia Costera sueca, el Servicio de Rescate sueco y las 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 dentro de la Zona Económica Exclusiva de Suecia al este de Gotland, posiblemente del buque tanque maltés *Alambra*, que había pasado por la zona a la hora supuesta del derrame de hidrocarburos en una travesía en lastre a Tallinn (Estonia). Según la Guardia Costera, los

análisis de las muestras de hidrocarburos de las islas contaminadas correspondían a los de las muestras tomadas del *Alambra*.

El *Alambra* estaba inscrito en la London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Ltd. (London Club). El propietario del buque y el asegurador han sostenido que los hidrocarburos no procedían del *Alambra*.

Limitación de responsabilidad

La cuantía de limitación aplicable al *Alambra* conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 es de 32 684 760 DEG (£26,4 millones).

Reclamaciones de indemnización

La Guardia Costera contrajo costes por operaciones de limpieza de un total de SEK 1,1 millones (£86 000). El Servicio de Rescate, junto con las autoridades locales, contrajeron costes por operaciones de limpieza de un total de SEK 4,1 millones (£321 000). La cuantía total de las reclamaciones sería, por tanto, muy inferior a la cuantía de limitación aplicable al *Alambra*.

Las autoridades suecas informaron al Fondo de 1992 que pensaban presentar sus reclamaciones de indemnización al propietario del buque. Indicaron además que, en caso de que no consiguieran recibir indemnización del propietario del buque, considerarían interponer reclamaciones contra el Fondo. 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 el que interviene un buque tal como se define en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992.

Las autoridades suecas han puesto a disposición del Fondo de 1992 los resultados de los análisis, llevados a cabo por el Laboratorio sueco de análisis forense, de muestras de hidrocarburos transportados a bordo del *Alambra* y de muestras de hidrocarburos hallados en varias islas suecas. El Fondo ha examinado los resultados de los análisis y está de acuerdo con la conclusión de las autoridades de que las muestras de contaminación corresponden exactamente a las tomadas del *Alambra*.

Imposición de multa al propietario del buque

La Guardia Costera sueca impuso una multa por contaminación de las aguas de SEK 439 000

(£34 000) 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 esta decisión ante el Tribunal de distrito de Estocolmo. Solicitó a ese Tribunal que revocase la decisión de la Guardia Costera, alegando que las autoridades suecas no tenían jurisdicción para imponer una multa por contaminación de aguas en este caso, dado que la supuesta descarga había sido realizada por un buque extranjero y había tenido lugar en la Zona Económica Exclusiva de Suecia (ZEE), y la multa se impuso después de que el *Alambra* hubiese 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 no tener las autoridades suecas jurisdicción 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 de sobreseimiento de la causa por esta razón.

En septiembre de 2002, el Tribunal de Apelación de Estocolmo confirmó la decisión del Tribunal de distrito. El propietario del buque interpuso un recurso de apelación contra la decisión y, en mayo de 2003 el Tribunal Supremo adjudicó al propietario el derecho a presentar el asunto ante él.

El Tribunal Supremo ha dictaminado que la Guardia Costera sueca sí tiene jurisdicción para imponer una multa por contaminación de aguas a un buque de pabellón extranjero que contamine la ZEE de Suecia, y que así sería incluso si la nave en cuestión no hubiera sido abordada ni detenida en la ZEE de Suecia o en las aguas territoriales de dicho país. El Tribunal Supremo dictaminó ulteriormente que el ejercicio de tal jurisdicción no contraviene las obligaciones de Suecia en el marco internacional.

Acciones judiciales contra el propietario del buque/el Club y el Fondo

En septiembre de 2003, el Gobierno sueco entabló una acción judicial en el Tribunal de distrito de Estocolmo contra el propietario del buque y el London Club sosteniendo que los hidrocarburos

en cuestión procedían del *Alambra* y reclamando indemnización por los costes de la limpieza en una cuantía de SEK5 260 364 (£412 000). El Gobierno también entabló una acción judicial contra el Fondo de 1992 como medida de protección a fin de impedir que prescribiera su derecho a reclamación contra éste. El Gobierno invocó la responsabilidad que tenía el Fondo de 1992 de indemnizarle en caso de que ni el propietario del buque ni el London Club fuesen considerados responsables de pagar indemnización.

El Fondo de 1992 presentó su respuesta al Tribunal en octubre de 2003, solicitándole que se suspendiera la acción entablada contra el Fondo hasta que se pronunciase una sentencia definitiva con respecto a las acciones contra el propietario del buque y su asegurador. El Fondo informó al Tribunal de que estaba de acuerdo con la opinión del Gobierno de Suecia de que el *Alambra* fuese la fuente más probable de la contaminación.

El Tribunal de distrito sentenció que la acción judicial contra el Fondo debía suspenderse hasta después de haber tenido lugar la vista contra el propietario del buque y el London Club.

En febrero de 2004, el propietario del buque y el London Club presentaron alegatos en los que se rechazaba la reclamación del Gobierno, sosteniendo que no se había presentado evidencia alguna que demuestre que los hidrocarburos que contaminaron las islas procedían del *Alambra*. Presentaron también a consideración pruebas de peritos de la Universidad Heriot Watt y de AEA Technology del Reino Unido, quienes habían realizado un análisis comparativo de las muestras de hidrocarburos tomadas de la costa sueca y del *Alambra*. Dichos peritos opinaron que consideraban erróneas las conclusiones a las que había llegado el Laboratorio sueco de análisis forense de que las muestras tomadas de la nave correspondían a las tomadas por el Tribunal sueco. Los peritos adujeron que las muestras tomadas del buque y de la zona contaminada exponían diferencias en la distribución relativa de un grupo de hidrocarburos aromáticos policíclicos (HAP) y que las muestras tomadas del buque presentaban un grupo de HAP característico del fuel oil, que no se encontraba presente en las muestras tomadas de la contaminación. Los peritos concluyeron que las

muestras tomadas de la contaminación exhibían las características propias del crudo, mientras que las tomadas del buque eran más representativas de una mezcla de crudo y fuel oil.

En octubre de 2004, las autoridades suecas presentaron su respuesta a los alegatos del propietario del buque y del London Club. Las autoridades alegaron que las muestras de hidrocarburos tomadas de la zona contaminada y las tomadas del buque eran muy similares en su distribución de los HAP y que la ausencia de la característica HAP del fuel oil en las muestras de la contaminación podría explicarse por la acción de la intemperie en los hidrocarburos tras su descarga. Las autoridades han aducido ulteriormente que, si las muestras tomadas de la zona contaminada hubieran sido de crudo y las tomadas del buque lo hubieran sido de una mezcla de crudo y fuel oil, las diferencias entre los dos hidrocarburos hubieran sido mucho más notables y numerosas que las puestas de manifiesto por los análisis.

El Fondo de 1992 examinó la evidencia presentada por el propietario del buque/London Club, y la presentada por las autoridades de Suecia. El Fondo consideró que las diferencias en los perfiles de los hidrocarburos de las muestras de la contaminación y del buque son nimias y que probablemente se deben a fluctuaciones en métodos e instrumentos y que no constituyen una indicación de diferencia alguna entre las muestras. El Fondo consideró también que los perfiles que exhiben ambos hidrocarburos, el de la contaminación y el de las muestras del buque, señalan firmemente que corresponden a crudo y no a fuel oil. Por consiguiente, el Fondo concluyó que no había base alguna para disputar las conclusiones a las que llegaron las autoridades suecas de que las muestras de hidrocarburos tomadas de la zona contaminada proceden del *Alambra*.

Se espera que el Tribunal dicte su sentencia a principios de 2005.

14.7 ZEINAB

(Emiratos Árabes Unidos, 14 de abril de 2001)

Véanse las páginas 66-67.



14.8 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 y que transportaba 76 972 toneladas de fuel oil pesado, empezó a escorarse y a derramar hidrocarburos a unos 30 kilómetros del Cabo Finisterre (Galicia, España). El 19 de noviembre, cuando estaba siendo remolcado para alejarlo de la costa, el buque se partió en dos y se hundió a unos 260 kilómetros al oeste de Vigo (España), la sección de proa a una profundidad de 3 500 metros y la sección de popa a una profundidad de 3 830 metros. La rotura y hundimiento derramaron más carga, que se calcula en torno a 25 000 toneladas. Durante las semanas siguientes continuó la fuga de hidrocarburos procedente del pecio a un ritmo decreciente. Posteriormente, el Gobierno español estimó que aproximadamente 13 800 toneladas de carga permanecían en el pecio.

Debido a la naturaleza altamente persistente de la carga del *Prestige*, los hidrocarburos derramados fueron a la deriva con los vientos y las corrientes por mucho tiempo, cubriendo grandes distancias. Se contaminó fuertemente la costa occidental de

Galicia (España) y el petróleo acabó desplazándose hacia el Golfo de Vizcaya, afectando la costa norte de España y Francia. Se detectaron vestigios de hidrocarburos en el Reino Unido (las Islas Anglonormandas, Isla de Wight y Kent).

Se realizaron importantes operaciones de limpieza en el mar y en tierra en España, se emprendieron también importantes operaciones de limpieza en Francia y se realizaron operaciones de limpieza en el mar frente a la costa de Portugal.

Para los pormenores de las operaciones de limpieza y el impacto del derrame se hace referencia al Informe Anual de 2003, páginas 105-109.

El *Prestige* estaba inscrito en la London Steamship Owners' Mutual Insurance Association (London Club).

Neutralización del pecio

El Gobierno español creó un Comité Técnico Internacional bajo la coordinación de la empresa petrolera española Repsol YPF para estudiar posibles métodos de extracción de los hidrocarburos del pecio.

En diciembre de 2003, tras efectuarse pruebas en el Mediterráneo y, posteriormente, en el lugar del

pecio, el Gobierno español decidió que la carga restante en el pecio se extrajese mediante bolsalanzadera de aluminio que se llenan por gravedad a través de perforaciones practicadas en los tanques. Se firmó un contrato para extraer los hidrocarburos restantes del *Prestige* entre el Gobierno español y Repsol YPF. La extracción del petróleo, que comenzó en mayo de 2004, finalizó en septiembre de 2004. Se retiraron aproximadamente 13 000 toneladas de carga de la sección de proa del pecio. Quedaron aproximadamente 700 toneladas en la sección de popa, que fue tratada con agentes biológicos para acelerar la degradación de los hidrocarburos.

El Gobierno español ha calculado que el coste de los trabajos fue de aproximadamente €100 millones (£71 millones).

Oficinas de Reclamaciones

Previendo un gran número de reclamaciones, y tras consultar con las autoridades españolas y francesas, el London Club y el Fondo de 1992 establecieron Oficinas de Reclamaciones en La Coruña (España) y Burdeos (Francia).

Responsabilidad del propietario del buque

La cuantía de limitación aplicable al *Prestige* conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 es aproximadamente de 18,9 millones de DEG o €22 777 986 (£16 millones). El 28 de mayo de 2003, el propietario del buque depositó €22 777 986 en el juzgado de lo penal de Corcubión (España) con el fin de constituir el fondo de limitación.

Cuantía máxima disponible en virtud del Convenio del Fondo de 1992

En virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y del Convenio del Fondo de 1992, la cuantía máxima de indemnización es 135 millones de 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 debe convertirse a la moneda nacional, sobre la base del valor de esa moneda con referencia al DEG en la fecha de la decisión de la Asamblea en cuanto a la primera fecha del pago de indemnización.

Aplicando los principios estipulados en el caso del *Nakhodka*, el Comité Ejecutivo decidió, en febrero de 2003, que la conversión en el caso del

Prestige se hiciese sobre la base del valor de esa moneda con referencia al DEG en la fecha de la aprobación del Acta de las Decisiones del Comité de dicha sesión, es decir, el 7 de febrero de 2003. Por consiguiente, 135 millones de DEG corresponden a €171 520 703 (£121,4 millones).

Nivel de pagos

Examen por el Comité Ejecutivo en mayo de 2003

A diferencia de casos anteriores, el asegurador del *Prestige*, el London Club, decidió no efectuar pagos individuales de indemnización hasta la cuantía de limitación del propietario del buque tras haber indicado los asesores jurídicos que, si el Club efectuase pagos a los demandantes de conformidad con las prácticas pasadas, era probable que los tribunales españoles no tuviesen en cuenta tales pagos cuando el propietario del buque estableciese el fondo de limitación y, como consecuencia, el Club podría terminar pagando el doble de la cuantía de limitación.

En su sesión de mayo de 2003, el Comité Ejecutivo decidió que el nivel de pagos del Fondo de 1992 debería limitarse, por el momento, al 15% de la pérdida o el daño realmente sufridos por los demandantes respectivos según las evaluaciones de los expertos contratados por el Fondo y por el London Club. El Comité decidió además que, habida cuenta de las circunstancias particulares del caso del *Prestige*, el Fondo de 1992 debería efectuar pagos a los demandantes, aunque el London Club no les pagase indemnización directamente.

Examen por el Comité Ejecutivo en octubre de 2003 y febrero de 2004

En sus sesiones de octubre de 2003 y de febrero de 2004, el Comité Ejecutivo decidió que, dada la incertidumbre que quedaba en cuanto al nivel de las reclamaciones admisibles, el nivel de pagos debía mantenerse en el 15%.

Examen por el Comité Ejecutivo en mayo de 2004

En la sesión de mayo de 2004 del Comité Ejecutivo, el Gobierno español estimó el total de los daños en España en €834,8 millones (£591 millones). Las pérdidas globales en Francia habían sido estimadas por el Gobierno francés en el orden de €145,2 a 202,3 millones (£103 a £143 millones), si bien las pérdidas máximas se

esperaba que fuesen alrededor de €176 millones (£125 millones). La delegación portuguesa había manifestado que la cuantía total de los daños en Portugal era de unos €3,3 millones (£2,3 millones).

En vista de las cifras facilitadas por los Gobiernos de los tres Estados interesados y las incertidumbres que quedaban en cuanto al nivel de las reclamaciones admisibles, el Comité Ejecutivo decidió mantener el actual nivel de pagos en el 15% de las pérdidas o daños sufridos por los respectivos demandantes.

Examen del nivel de pagos por el Comité Ejecutivo en la sesión de octubre de 2004

En la sesión de octubre de 2004 del Comité Ejecutivo, las delegaciones española y francesa informaron que habían mantenido reuniones de consulta sobre el tratamiento del expediente del *Prestige* a fin de examinar las posibilidades de mejorar la transacción de las reclamaciones. En opinión de estas delegaciones, la tasa de indemnización del 15% había dejado a los damnificados en una situación insatisfactoria.

La delegación española manifestó que, por el hecho del dispositivo puesto en práctica para indemnizar a los damnificados, la administración española se encontraba directamente afectada por el bajo nivel de pagos, cuando había tenido gastos muy importantes para luchar contra el siniestro y proporcionar indemnización a los damnificados.

La delegación francesa manifestó que, en Francia, el anuncio de la tasa del 15%, que era la más baja en la historia de los Fondos de 1971 y 1992, había suscitado reacciones de incomprensión y de hostilidad contra el sistema internacional. En opinión de la delegación francesa, pese a las pérdidas observadas, el bajo número de reclamaciones presentadas se podía explicar por el hecho de que una tasa de indemnización del 15% no cubre, para muchas empresas, los costes suplementarios de presentación de un expediente de indemnización y el tiempo empleado en responder a las peticiones de explicaciones ulteriores de los expertos.

Se manifestó que ambos gobiernos consideraron que el aumento de la tasa de indemnización debe constituir una prioridad del Fondo de 1992 para el año próximo, especialmente ante la perspectiva del plazo de caducidad de tres años sobre las

reclamaciones. En opinión de estos Gobiernos, a fin de permitir presentar una reclamación a tiempo a los damnificados que no lo hubieran hecho todavía, sería necesario dirigirles un mensaje claro, de modo que pudieran apreciar, en cuanto a la pérdida financiera que estiman haber sufrido y su posible recuperación, si se va a incoar una acción antes de noviembre de 2005. Ambas delegaciones manifestaron que los demandantes deben ser informados cuanto antes de la posibilidad de ser indemnizados, pues sería particularmente desastroso para la imagen del Fondo que se produjera un aumento significativo del nivel de pagos después de vencer el plazo de caducidad, dejando a cierto número de damnificados sin posibilidad de acción apropiada.

Las delegaciones española y francesa pidieron encarecidamente al Fondo que desplegase todos los medios necesarios para una tramitación rápida de las reclamaciones recibidas (que representan una parte importante de las pérdidas estimadas de cada Estado) a fin de poder determinar con realismo la posibilidad de aumentar la tasa de indemnización en la próxima sesión del Comité, y que, a este fin, renovaban su compromiso de facilitar a los expertos del Fondo las explicaciones que pudieran necesitar.

El Director manifestó que, sobre la base de las cifras presentadas por los Gobiernos de los tres países afectados por el siniestro, el riesgo total potencial de las reclamaciones era aproximadamente de €1 038 millones (£735 millones) y que por lo tanto, en su opinión, no era posible incrementar el nivel de pagos por encima del 15% en esta coyuntura. Señaló que, conforme a la postura adoptada por los órganos rectores de los FIDAC, el nivel de pagos tendría que determinarse habida cuenta del riesgo potencial del Fondo de 1992 y no sobre la base de la evaluación de las reclamaciones por el Fondo.

Varias delegaciones manifestaron que, si bien estaban de acuerdo en que el actual nivel de pagos del 15%, el más bajo en la historia de los Fondos, era muy poco afortunado para los demandantes, el Fondo de 1992 no tenía más remedio que mantenerlo a este nivel de momento, pero que se debía someter a examen a cada oportunidad que se presentase.

En vista de las incertidumbres que quedaban acerca del nivel de las reclamaciones admisibles, el Comité Ejecutivo decidió mantener el actual

nivel de pagos en el 15% de las pérdidas o daños sufridos por los demandantes respectivos.

Reclamaciones de indemnización

España

Al 31 de diciembre de 2004, la Oficina de Reclamaciones de La Coruña había recibido 700 reclamaciones por un total de €711 millones (£501 millones), incluida una reclamación de €132 millones (£93,5 millones), de un grupo de 58 asociaciones de Galicia, Asturias y Cantabria que representan a 13 600 pescadores y mariscadores, y cuatro reclamaciones del Gobierno español. La primera reclamación del Gobierno español era de €383,7 millones (£272 millones), presentada en octubre de 2003, la segunda de €44,6 millones (£32 millones) presentada en enero de 2004, y la tercera de €85,5 millones (£60,5 millones), presentada en abril de 2004. Se presentó una cuarta reclamación en diciembre de 2004 por €46,5 millones (£33 millones). Las reclamaciones del Gobierno español se refieren a los costes contraídos hasta el final de abril de 2004 respecto a operaciones de limpieza en el mar y en tierra, pagos de indemnización a pescadores y mariscadores, desgravación fiscal a empresas afectadas por el derrame, costes de administración y costes relativos a campañas publicitarias. Una de las partidas reclamadas, relacionada con operaciones de limpieza en el Parque Nacional Atlántico, que ascendía a €11,9 millones (£8,4 millones), ha sido

retirada ya que los fondos para estas operaciones se han obtenido de otra fuente.

El cuadro al pie de página presenta un desglose de los diferentes tipos de reclamaciones recibidos por la Oficina de Reclamaciones de La Coruña.

La primera reclamación recibida del Gobierno español ha sido evaluada provisionalmente por el Director en diciembre de 2003 en €107 millones (£76 millones). En cuanto a los pagos al Gobierno español, se verá posteriormente en este texto.

Desde diciembre de 2003, han tenido lugar varias reuniones con representantes del Gobierno español y se ha facilitado considerable información nueva en apoyo de las reclamaciones de éste. Continúa la cooperación con representantes del Gobierno español y se están realizando progresos en la evaluación de las cuatro reclamaciones presentadas por dicho Gobierno. Se están manteniendo conversaciones para explorar maneras de acelerar el examen del gran volumen de documentos relativos a las operaciones de limpieza en tierra.

Se han evaluado trescientas cincuenta y tres reclamaciones por un total de €18 millones (£12,6 millones) en €2 millones (£1,4 millones). Muchas de las reclamaciones restantes carecen de suficiente documentación justificativa y se ha pedido esa documentación a los demandantes. Se

Categoría de reclamación (España)	No. de reclamaciones	Cuantía reclamada €
Daños materiales	224	2 414 473
Limpieza	16	4 161 279
Maricultura	12	8 026 408
Pesca y marisqueo	145	134 263 917
Turismo	10	612 472
Elaboradores/vendedores de pescado	247	12 173 669
Varios	42	1 202 436
Gobierno español	4	548 392 876
Total	700	711 274 529

han efectuado pagos provisionales de un total de €18 081 (£12 820) correspondientes al 15% de la cuantía valorizada respecto a 38 de las reclamaciones evaluadas.⁷ Se han rechazado ciento veinte reclamaciones, en su mayoría porque el demandante no ha demostrado haber sufrido pérdida. Las reclamaciones restantes esperan respuesta por parte de los demandantes o están siendo examinadas de nuevo a raíz del desacuerdo de los demandantes con la cuantía valorizada.

Francia

Al 31 de diciembre de 2004, se habían recibido 377 reclamaciones por un total de €92,1 millones (£65,2 millones) en la Oficina de Reclamaciones de Burdeos. El cuadro al pie de página presenta un desglose de los diferentes tipos de reclamaciones.

De las 377 reclamaciones presentadas en la Oficina de Reclamaciones, 233 (62%) habían sido evaluadas al 31 de diciembre de 2004. Se habían efectuado pagos por un total de €160 000 (£110 000) correspondientes al 15% de la cuantía aprobada con respecto a 43 reclamaciones.

Ciento catorce ostricultores con base en la laguna de Arcachón cerca de Burdeos habían presentado reclamaciones por un total de €1 millón (£848 000) por pérdidas supuestamente sufridas a consecuencia de la resistencia del mercado, debida a la contaminación. Los expertos designados por el London Club y el Fondo de 1992 han examinado dichas reclamaciones. Ochenta y cuatro de estas reclamaciones por un total de €539 000 (£380 000) han sido evaluadas

en €179 000 (£126 000). Los expertos designados por el London Club y el Fondo de 1992 están examinando las 30 reclamaciones restantes.

La Oficina de Reclamaciones ha recibido 149 reclamaciones relacionadas con el turismo por un total de €15,4 millones (£10,9 millones). Ochenta y seis de dichas reclamaciones han sido evaluadas en un total de €3,8 millones (£2,7 millones).

En mayo de 2004, el Gobierno francés presentó una reclamación de €67,5 millones (£48 millones) en relación con los costes incurridos por limpieza y medidas preventivas. Los expertos designados por el Fondo de 1992 y el London Club están evaluando esta reclamación. En octubre de 2004, representantes del Fondo y los expertos de éste se reunieron con representantes del Gobierno francés para discutir el proceso de evaluación y qué nueva información se precisaba para completar dicha evaluación.

Otras 31 reclamaciones, por un total de €6,1 millones (£4,3 millones), han sido presentadas por administraciones locales por costes de operaciones de limpieza. Diez de estas reclamaciones han sido evaluadas en €116 000 (£82 000).

Portugal

El Gobierno portugués ha presentado una reclamación de €3,3 millones (£2,3 millones) respecto a limpieza y medidas preventivas. En julio de 2004, tuvo lugar una reunión entre representantes del Fondo de 1992 y

Categoría de reclamación (Francia)	No. de reclamaciones	Cuantía reclamada €
Daños materiales	9	87 772
Limpieza	31	6 100 456
Maricultura	118	1 638 646
Marisqueo	3	116 810
Embarcaciones de pesca	51	780 302
Turismo	149	15 403 598
Elaboradores/vendedores de pescado	6	276 200
Varios	9	236 947
Gobierno francés	1	67 499 154
Total	377	92 139 885

⁷ Al calcular los pagos provisionales, se han deducido pagos de indemnizaciones efectuados por el Gobierno español a los demandantes.

representantes de los departamentos gubernamentales involucrados, a consecuencia de la cual el Gobierno portugués se ha comprometido a facilitar información adicional en apoyo de su reclamación.

Pagos y otra asistencia financiera de las autoridades españolas

El Gobierno español y las autoridades regionales han efectuado pagos de €40 (£28) por día a todos aquellos directamente afectados por las vedas de pesca, que comprenden mariscadores, pescadores de bajura y trabajadores de lonjas y cofradías con alta dependencia de los caladeros cerrados, tales como vendedores de pescado, reparadores de redes y empleados de cooperativas de pesca, lonjas del pescado y fábricas de hielo. Algunos de estos pagos se han incluido en reclamaciones subrogadas de las autoridades españolas en virtud del artículo 9.3 del Convenio del Fondo de 1992, y se espera que se presentarán nuevas reclamaciones subrogadas.

El Gobierno español ha prestado ayuda también a otras personas y empresas afectadas por el derrame de hidrocarburos en forma de préstamos, desgravación fiscal y dispensas de los pagos de la seguridad social.

En junio de 2003, el Gobierno español aprobó la legislación en forma de un Real Decreto-Ley que pone a disposición la suma de €160 millones (£113 millones) para indemnizar íntegramente a las víctimas de la contaminación. Para recibir indemnización los demandantes deben haber presentado sus reclamaciones antes del 31 de diciembre de 2003, renunciar al derecho a reclamar indemnización de cualquier otra forma en relación con el siniestro del *Prestige* y transferir sus derechos de indemnización al Gobierno español. El Decreto prevé que la evaluación de las reclamaciones se efectuará según los criterios empleados para aplicar los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992.

En julio de 2004, otro Real Decreto-Ley incrementó los fondos disponibles para la indemnización a €249,5 millones (£177 millones). Además, el Decreto prorrogaba el plazo en que las personas de los sectores de pesca, marisqueo y acuicultura podían reclamar por pérdidas sufridas directamente a consecuencia del siniestro para

incluir 2004. Los fondos disponibles para la indemnización de pérdidas ocurridas durante 2004 están limitados por el Decreto a €3 millones (£2,1 millones). Los demandantes deberán presentar reclamaciones por esas pérdidas a más tardar el 31 de marzo de 2005.

En la sesión de febrero de 2004 del Comité Ejecutivo, la delegación española mencionó que el Gobierno español había recibido casi 29 000 solicitudes de indemnización por parte de los afectados por el siniestro del *Prestige*, que deseaban utilizar el mecanismo de pago anticipado previsto en el primer Real Decreto-Ley. Asimismo, se mencionó que de ellas, unas 22 800 solicitudes se referían a los colectivos de trabajadores del sector pesquero que se acogerían al sistema de cálculo mediante estimación objetiva o baremo. Se manifestó que unas 5 000 solicitudes de otros colectivos serían objeto de una valoración individualizada.

El Gobierno español ha informado al Fondo de 1992 que, conforme al sistema para tramitar las reclamaciones del sector de pesca, la evaluación se hizo aplicando fórmulas que tenían en cuenta factores como el tamaño de los pesqueros, el número de tripulantes y la duración de la veda de pesca. Según información facilitada por el Gobierno español en agosto de 2004, se habían logrado acuerdos con la gran mayoría de los trabajadores de ese sector y se les habían efectuado pagos de un total de unos €75 millones (£51 millones) en virtud de los Reales Decretos-Ley.

Se ha informado al Fondo de 1992 que las reclamaciones de 3 638 personas cursadas al amparo de los Decretos serán objeto de valoración individualizada por el Consorcio de Compensación de Seguros (el Consorcio), una organización de seguros de propiedad estatal constituida para pagar reclamaciones por daños normalmente no cubiertos por pólizas de seguro comercial, tales como daños debidos a actividad terrorista o desastres naturales.

Como los Reales Decretos-Ley prevén que la valoración de las reclamaciones se efectúe siguiendo los criterios empleados para aplicar los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992, han tenido lugar reuniones entre

Categoría de la reclamación a evaluar por el Consorcio	Número de reclamaciones	Número de demandantes
Maricultura (daños materiales y lucro cesante)	30	1 910
Pesca (daños materiales y lucro cesante)	55	737
Vendedores de pescado y marisco (lucro cesante)	366	412
Elaboradores de pescado y marisco (lucro cesante)	62	86
Otras empresas (lucro cesante)	143	157
Empleados del sector de pesca (lucro cesante)	76	214
Turismo (lucro cesante)	18	18
Tierra (daños y lucro cesante durante operaciones de limpieza)	71	71
Daños materiales	10	13
Varios	18	20
Total	849	3 638

representantes del Consorcio y el Fondo de 1992 para discutir los criterios. El Consorcio ha facilitado detalles de las reclamaciones presentadas, que se indican en el cuadro de esta página.

Los expertos designados por el Consorcio y los designados por el London Club y el Fondo de 1992 efectuarán evaluaciones conjuntas de estas reclamaciones.

Pagos y otra asistencia financiera de las autoridades francesas

El Gobierno francés ha introducido un plan para facilitar pagos superiores a las cuantías pagadas por el Fondo de 1992 a los demandantes de los sectores de pesca y marisqueo que hicieran una solicitud en ese sentido antes del 13 de diciembre de 2004. El Gobierno subrogará los derechos de los demandantes frente al London Club y el Fondo de 1992 hasta las cuantías pagadas.

El Gobierno creó una Comisión para administrar el plan y determinar la cuantía a pagar a cada demandante. La Comisión decidió que, en lo que se refiere a las reclamaciones en que se haya logrado acuerdo sobre la cuantía entre el demandante, el London Club y el Fondo de 1992, la Comisión pagaría el 85% de la cuantía acordada. En casos en que no se haya logrado acuerdo sobre la cuantía, la Comisión determinará las pérdidas y la cuantía a pagar.

El Gobierno ha aprobado pagos a 175 demandantes por una cuantía total de €1,15 millones (£800 000) y los pagos se efectuarán a principios de 2005.

Pagos al Gobierno español

En la sesión del Comité Ejecutivo de octubre de 2003, la delegación española propuso que el Fondo de 1992 anticipase a cuenta, a reserva de ciertas condiciones, los pagos al Gobierno español y a los Gobiernos de otros Estados afectados que deseen recibir tales anticipos. Dada la importancia de la cuestión y las ramificaciones que entraña, el Comité Ejecutivo decidió remitir la cuestión a la Asamblea.

Teniendo en cuenta las circunstancias excepcionales del siniestro del *Prestige*, la Asamblea decidió lo siguiente:

- La Asamblea autorizó al Director, a reserva de una evaluación general efectuada por el Director de los daños admisibles totales en España derivados del siniestro del *Prestige*, a efectuar el pago de la diferencia entre el 15% de la cuantía evaluada de la reclamación presentada el 2 de octubre de 2003 y el 15% de dicha reclamación presentada (15% de €383,7 millones = €57 555 000) y también a reserva de que el Gobierno de España facilite una garantía de una institución financiera,

no del Estado español, que tuviera la solvencia financiera estipulada en las Directrices Internas de Inversiones del Fondo de 1992, a fin de proteger al Fondo de 1992 contra una situación de exceso de pago.

- La Asamblea decidió que dicha garantía cubriría la diferencia entre el 15% de la cuantía evaluada de la reclamación presentada el 2 de octubre de 2003 y el 15% de la reclamación presentada (15% de €383,7 millones = €57 555 000). Además, se decidió que el pliego de condiciones de la garantía deberá ser a satisfacción del Director.

La Asamblea decidió que el Comité Ejecutivo revisase en su próxima sesión los pagos efectuados. También se decidió que, si el Comité reducía la cuantía del pago, el Gobierno español tendría que reembolsar la diferencia.

Se decidió también que, si cualquier otro Estado que haya sufrido pérdidas relacionadas con el siniestro del *Prestige* buscara la misma solución para pagos en las mismas condiciones, dicha solicitud deberá remitirse al Comité Ejecutivo.

Con la asistencia de una serie de expertos, el Director hizo una evaluación provisional de la reclamación del Gobierno español. Basándose en la documentación proporcionada, llegó a una evaluación preliminar de €107 millones y sobre esa base el Fondo de 1992 efectuó un pago de €16 050 000 (£11,1 millones), correspondiente al 15% de la evaluación provisional.

Además, el Director, con la asistencia de una serie de expertos, llevó a cabo también una evaluación general del total de los daños admisibles en España, y concluyó que dichos daños admisibles serían al menos de €303 millones.

Sobre esa base, y autorizado por la Asamblea, el Director efectuó un pago adicional de €41 505 000 (£28,8 millones), correspondiente a la diferencia entre el 15% de €383,7 millones o €57 555 000 y el 15% de la cuantía preliminar evaluada de la reclamación del Gobierno, €16 050 000. Ese pago se efectuó contra una provisión del Gobierno español de una garantía bancaria que cubre la diferencia arriba

mencionada (es decir €41 505 000) del Instituto de Crédito Oficial, un banco español de gran solvencia en el mercado financiero, y el compromiso del Gobierno español de reembolsar la cuantía de pago que decida el Comité Ejecutivo o la Asamblea.

El pago al Estado español de un total de €57 555 000 (£39 914 906) fue efectuado el 17 de diciembre de 2003.

Investigaciones sobre la causa del siniestro

La Autoridad Marítima de las Bahamas (es decir, la autoridad del Estado de abanderamiento) llevó a cabo una investigación sobre la causa del siniestro. El informe de la investigación se publicó en noviembre de 2004 y está siendo examinado por el Fondo de 1992.

El juzgado de Corcubión en España está llevando a cabo una investigación sobre la causa del siniestro en el contexto de un proceso penal. El juzgado investiga el papel del capitán del *Prestige*, de un funcionario que participó en la decisión de no permitir que el buque entrase en un puerto de refugio en España y un gerente de la compañía de administración del buque.

La Comisión Permanente de Investigación de Siniestros Marítimos, bajo la autoridad del Ministerio español de Fomento, está reuniendo la información necesaria para poder emitir un informe sobre el siniestro del *Prestige*.

En cuanto a Francia, un juez de instrucción de Brest está llevando a cabo una investigación penal sobre la causa del siniestro.

El Fondo de 1992 sigue estas investigaciones a través de sus abogados españoles y franceses.

Acciones judiciales

España

Unos 2 000 demandantes se han unido a los procedimientos judiciales en el juzgado de Corcubión (España). No se han facilitado al juzgado detalles de las pérdidas. Ciento cuarenta y nueve de estos demandantes han presentado reclamaciones en la Oficina de Reclamaciones de La Coruña. Se espera que algunos de estos



Después del siniestro del Prestige, los acantilados rocosos presentaron problemas de acceso para la retirada de los hidrocarburos

demandantes que han alcanzado acuerdos con el Gobierno español, conforme a los Reales Decretos-Ley, retirarán sus reclamaciones de los procedimientos judiciales.

En julio de 2004, el Gobierno español presentó una solicitud al juzgado de Corcubión para que se liberase los €22 777 986 (£16,1 millones) depositados en dicho juzgado con el fin de constituir el fondo de limitación. En su solicitud, el Gobierno español argumentaba que el juzgado debía liberarle esta cuantía, puesto que estaba pagando indemnización a los afectados por el derrame.

El Fondo de 1992 y otras partes en el proceso judicial ante el juzgado de Corcubión presentaron alegatos oponiéndose a la solicitud. En sus alegatos, el Fondo de 1992 argumentaba que, conforme a lo dispuesto en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, el fondo de limitación debía ser distribuido por el juzgado entre todos los demandantes que tengan derecho a obtener indemnización por daños de contaminación en proporción a sus reclamaciones reconocidas. El Fondo señaló que el siniestro

también había tenido impacto en Francia y Portugal y que los afectados por los daños de contaminación en aquellos países tenían derecho a una proporción del fondo de limitación.

En julio de 2004, el juzgado de Corcubión rechazó la solicitud del Gobierno español por razones de procedimiento. El Gobierno español apeló contra esta decisión, pero el 4 de octubre de 2004 se retiró la apelación.

Francia

A petición de varias comunas, el Tribunal Administrativo de Burdeos ha designado peritos para determinar el alcance de la contaminación en varias localidades de la zona afectada.

En julio de 2003, cinco ostricultores comenzaron un procedimiento sumario contra el propietario del buque, el London Club y el Fondo de 1992 ante el Tribunal de Comercio de Marennes d'Oleron solicitando pagos provisionales de cuantías por un total aproximado de €400 000 (£283 000). En julio de 2004, el Tribunal había dictado sentencia sumaria en la que rechazaba la solicitud por razón de que los demandantes no

habían presentado suficientes pruebas para justificar un procedimiento sumario. En su sentencia, el Tribunal había invitado a los demandantes a presentar sus reclamaciones en la Oficina de Reclamaciones de Burdeos.

Estados Unidos

El Estado español ha entablado acción judicial contra la American Bureau of Shipping (ABS), la sociedad de clasificación del *Prestige*, ante el Tribunal federal de primera instancia de Nueva York (el Tribunal de Nueva York) solicitando indemnización por todos los daños causados por el siniestro, que se estimaba primero excederían de US\$700 millones (£365 millones) y que se estimaba después excederían de US\$1 000 millones (£520 millones). El Estado español ha sostenido, entre otras cosas, que la ABS había sido negligente en la inspección del *Prestige* y no había detectado corrosión, deformación permanente, materiales defectuosos y fatiga en el buque, y ha sido negligente al conceder la clasificación.

La ABS negó la alegación hecha por el Estado español y a su vez interpuso acción judicial contra el Estado argumentando que, si el Estado sufrió daños, ello fue causado en su totalidad o en parte por su propia negligencia. La ABS ha hecho una contrademanda y ha solicitado que se ordene al Estado a indemnizar a la ABS por toda cuantía que la ABS esté obligada a pagar en virtud de toda sentencia contra ella en relación con el siniestro del *Prestige*. El Tribunal de Nueva York desestimó la contrademanda de la ABS por razón de que el Estado español tenía derecho a inmunidad soberana. La ABS solicitó un nuevo examen por el Tribunal o venia para apelar.

Las autoridades regionales del País Vasco (España) han entablado acción judicial contra la ABS en el Tribunal federal de primera instancia de Houston, Texas, reclamando indemnización por costes de limpieza y pagos efectuados a personas y empresas por US\$50 millones (£26 millones). Las autoridades han argumentando, entre otras cosas, que la ABS había incumplido su deber de inspeccionar de modo idóneo el *Prestige* y había clasificado el buque como navegable cuando no lo era. Esta acción judicial ha sido transferida al Tribunal de Nueva York que se encarga de la reclamación del Estado español referida anteriormente.

Acción de recurso interpuesta por el Fondo de 1992 contra la ABS

En su sesión de octubre de 2004, el Comité Ejecutivo estudió si el Fondo de 1992 debe interponer recurso contra la American Bureau of Shipping (ABS).

La política de los FIDAC con respecto a las acciones de recurso estipulada por las Asambleas puede resumirse así:

La política de los Fondos consiste en interponer acción de recurso siempre que sea apropiado. Los Fondos han de considerar en cada caso si sería posible recuperar del propietario del buque o de otras partes las cuantías pagadas por los Fondos a los damnificados sobre la base del derecho nacional aplicable. Si intervienen cuestiones de principio, la cuestión de las costas no debe ser factor decisivo para los Fondos al considerar si han de entablar recurso judicial. La decisión de los Fondos sobre si han de entablar o no esa acción deberá adoptarse caso por caso, habida cuenta de las perspectivas de éxito dentro del sistema jurídico en cuestión.

En casos anteriores, los FIDAC normalmente no han adoptado decisiones sobre si se habían de incoar o no recursos hasta que hubieran concluido las investigaciones sobre la causa del siniestro por parte de las autoridades competentes o los Fondos hayan podido recibir suficiente información a este respecto por otros medios. En algunos casos, por ejemplo el siniestro del *Erika*, el Fondo había entablado acción desde un principio para impedir que caducase el recurso.

En el caso del siniestro del *Prestige*, el Fondo de 1992 no había podido hasta ahora obtener información detallada en cuanto a la causa del siniestro y no habían concluido las investigaciones llevadas a cabo en España y Francia. Por tanto, al Director no le ha sido posible adoptar una opinión final en cuanto a que el Fondo de 1992 debiera proseguir acción de recurso en relación con el siniestro y, en caso afirmativo, contra qué partes. Como el Estado español y la Región Vasca han entablado acción contra la ABS, consideraba que

sería aconsejable que el Comité Ejecutivo estudiase en esta coyuntura si el Fondo de 1992 debe incoar tal acción contra la ABS.

En opinión del Director, hay dos opciones principales para el Fondo de 1992 con respecto a la elección de la jurisdicción, a saber los Estados Unidos, donde el demandado está constituido en sociedad, y España, donde ocurrió la mayor parte de los daños de contaminación. Aunque tal vez fuese posible incoar esos recursos en Francia, Portugal o el Reino Unido, que también fueron afectados por el siniestro, el Director no consideraba apropiado o meritorio que el Fondo entable acción en esas jurisdicciones.

El Director había presentado al Comité Ejecutivo un documento en el que había hecho un análisis exhaustivo tanto de las cuestiones de procedimiento como de fondo que había que considerar en este contexto. El Director señaló que, al considerar si se ha de entablar recurso contra la ABS, el Comité Ejecutivo tal vez desee considerar cuál era el objetivo principal de que el Fondo de 1992 entablase esa acción, es decir, recuperar una parte importante de la cuantía pagada (y por pagar) por el Fondo en concepto de indemnización o demostrar que desea contribuir a la seguridad de la navegación.

Consideraciones del Comité Ejecutivo

En lo que respecta a Estados Unidos, el Fondo de 1992 proseguiría una acción en una jurisdicción de un Estado no Miembro en que la litigación es muy cara y donde hay considerable incertidumbre en cuanto a la probabilidad de éxito. El Comité observó que, por otra parte, el Fondo tendría, mediante el proceso de aportación de pruebas, acceso a documentos que pudieran brindar pruebas esenciales en las que basar la acción y que sería relativamente fácil hacer cumplir una sentencia contra los bienes de la ABS.

Según la asesoría de los abogados estadounidenses del Fondo, es poco probable que una acción del Fondo de 1992 contra ABS en los Estados Unidos pueda ser suspendida en espera de los resultados de las investigaciones sobre la causa del siniestro o el resultado de la acción del Estado español contra la ABS y que, por consiguiente, si el Fondo incoase acción en los Estados Unidos, incurriría por ello en considerables costes desde el principio. Una vez

incoada una acción por el Fondo de 1992 contra la ABS en los Estados Unidos, normalmente no sería posible, según la asesoría de los abogados estadounidenses y españoles del Fondo, que el Fondo retirase esa acción y comenzase un nuevo proceso en España.

Con respecto a una acción en España, los abogados españoles del Fondo habían señalado que era probable que dicha acción se suspendiera hasta que se termine el proceso penal mediante sentencia definitiva, que en España sólo hay posibilidades limitadas de lograr acceso a los documentos en posesión del demandado y que sería más difícil hacer valer una sentencia favorable de un tribunal español contra los bienes de la ABS en los Estados Unidos.

En cuanto a la probabilidad de que los tribunales juzguen a la ABS responsable ante el Fondo, la jurisprudencia respecto a las acciones de indemnización fuera de las relaciones contractuales o cuasicontractuales no es favorable al Fondo de 1992, ni en los Estados Unidos ni en España, y una acción del Fondo se referiría claramente a una situación extracontractual.

Sin embargo, en los últimos años la cuestión de la seguridad de la navegación se ha convertido en cuestión destacada, y es posible por tanto que los tribunales, en particular los europeos, se inclinen más a imponer responsabilidad también en situaciones extracontractuales a aquellos que por negligencia hubieran ocasionado o contribuido a los siniestros de contaminación. Además, las pruebas que surgieran durante los procesos judiciales que haya podrían indicar que la ABS fue negligente en sus inspecciones del *Prestige*.

En vista del alcance de los daños de contaminación causados por el siniestro del *Prestige* en España, Francia y Portugal en relación con la cuantía total disponible en virtud de los Convenios de 1992, el Estado español (como todos los demás demandantes) estaría mucho de ser indemnizado plenamente en virtud de los Convenios por los daños de contaminación sufridos por ese Estado, e incluso si prosperase la acción del Fondo de 1992 contra la ABS – ya sea en los Estados Unidos o en España – no era seguro que el Fondo pudiera recuperar una cuantía significativa. Ya la reclamación del Estado español contra la ABS era de una cuantía tan elevada que, aunque prosperase solamente en

parte la acción del Estado, era poco probable que la cobertura de seguro de la ABS fuese suficiente o que la propia ABS pudiera pagar el saldo, y que una acción de recurso del Fondo de 1992 contra la ABS que prosperase tendría el resultado de que el Fondo competiría con el Estado español y la Región Vasca con respecto a los fondos de que se pudiera disponer para hacer frente a las sentencias contra la ABS.

Habida cuenta de los altísimos costes en que incurriría el Fondo de 1992 si tomara acción de recurso contra la ABS en los Estados Unidos, el riesgo considerable de que tal acción no prosperase y la dificultad de que el Fondo recobrase los pagos con respecto a pérdidas puramente económicas, el Director consideró que, si se entablase el recurso, sería preferible proseguirlo en España. Había expresado el parecer, sin embargo, de que no había certeza de que prosperase una acción en España, y que habría dificultades de procedimiento, inclusive cuestiones de caducidad.

En cuanto al momento para una acción de recurso, en opinión del Director, si se interpusiera una acción de recurso en España, esa acción no debería entablarse hasta que se conozcan los resultados de las investigaciones sobre la causa del siniestro pero que, si se interpusiera una acción de recurso en los Estados Unidos, esa acción debería, en opinión del Director, interponerse lo antes posible.

Todas las delegaciones reiteraron su apoyo a la política del Fondo de proseguir acciones de recurso contra terceras partes siempre que fuese oportuno hacerlo. No obstante, varias delegaciones opinaron que era demasiado pronto para adoptar una decisión en esta coyuntura sobre si convenía proseguir una acción de recurso contra la ABS en vista de la falta de pruebas.

La mayoría de las delegaciones opinaba que el Fondo de 1992 no debería proseguir ninguna acción de recurso en Estados Unidos ya que los costes serían muy elevados y que dicha acción tendría pocas probabilidades de éxito. Dichas delegaciones señalaron que, si se decidía que era oportuno incoar una acción de recurso a la luz de nuevos hechos desprendidos de las investigaciones en curso sobre la causa del siniestro, sería preferible incoar tal recurso en España. Aquellas delegaciones también señalaron

que el comenzar una acción legal en España no estaba restringido por las consideraciones de caducidad inminentes y que toda decisión debería diferirse hasta que se disponga de las conclusiones de tales investigaciones.

El Comité Ejecutivo decidió que el Fondo de 1992 no incoase una acción de recurso contra la ABS en los Estados Unidos. Decidió también aplazar toda decisión sobre una acción de recurso contra la ABS en España hasta que se revelen más pormenores sobre la causa del siniestro del *Prestige*. Se encargó al Director que siguiese la litigación en curso en Estados Unidos y las investigaciones en curso acerca de la causa del siniestro, y que adoptase las medidas necesarias para proteger los intereses del Fondo de 1992 en toda jurisdicción pertinente.

El Comité señaló que dicha decisión no se aplica a la postura del Fondo con respecto a las acciones judiciales incoadas contra otras partes.

14.9 SINIESTRO EN BAHREIN

(Reino de Bahrein, marzo de 2003)

El siniestro

El 15 de marzo de 2003, la sección aérea del Ministerio del Interior de Bahrein señaló la presencia de una mancha de petróleo a 20 millas de la costa norte de Bahrein. El 17 de marzo, los hidrocarburos empezaron a llegar al litoral norte del Reino de Bahrein y en tres días más alcanzaron las costas oriental y occidental de la isla de Muharraq. Una parte de los hidrocarburos llegó al puerto de Mina Sulman y afectó a un puerto pesquero dañando embarcaciones pesqueras y aparejos.

Los hidrocarburos llegaron cerca de las tomas de agua de mar de dos centrales eléctricas/desalinizadoras y de otra planta de desalinización. Unos 18 kilómetros de litoral quedaron contaminados con unas 100 toneladas de hidrocarburos. Se señaló que parte de los hidrocarburos afectó al litoral del Reino de Arabia Saudita en las proximidades de la calzada que une Bahrein con el continente.

Operaciones de limpieza

El servicio de Guardacostas de Bahrein ayudó a la Comisión Pública para la Protección de los

Recursos Marinos, el Medio Ambiente y la Naturaleza en las operaciones de limpieza mar adentro entre el 15 y el 24 de marzo de 2003. El 22 de marzo, la Dirección de Meteorología y Medio Ambiente de Arabia Saudita proporcionó a las autoridades de Bahrein una barrera flotante de contención de hidrocarburos de aproximadamente 2 000 metros y un buque recolector de hidrocarburos. Este equipo se devolvió a Arabia Saudita el 28 de marzo.

El Ministerio de Electricidad y Agua desplegó barreras flotantes en las proximidades de las tomas de agua de las centrales eléctricas/desalinizadoras de Sitra y de Hidd y de la planta de desalinización de Addur, y asimismo efectuó operaciones de limpieza del litoral para impedir que los hidrocarburos contaminaran los sistemas de enfriamiento de estas instalaciones y las aguas que alimentan las desalinizadoras.

El Ministerio de Municipios y de Agricultura, junto con la Bahrain Petroleum Company (BAPCO), llevaron a cabo extensas operaciones de limpieza del litoral y eliminaron los residuos de hidrocarburos. Dichas operaciones se iniciaron el 19 de marzo y terminaron el 18 de abril de 2003.

Investigaciones sobre la fuente de contaminación

Análisis químicos

Las autoridades de Bahrein tomaron muestras de la contaminación y las enviaron a los laboratorios en Bahrein y Arabia Saudita para el análisis químico. El Centro de Ayuda Mutua para Emergencias Marinas (MEMAC) en Bahrein también obtuvo muestras de la contaminación y las envió al Fondo de 1992 para su análisis. Los análisis en Bahrein no fueron concluyentes, aunque se informó que el contenido de azufre de los hidrocarburos era muy similar al del crudo de Iraq (Basrah). El laboratorio en Arabia Saudita llegó a la conclusión de que los hidrocarburos eran crudos de Iraq.

Las muestras presentadas al Fondo de 1992 fueron enviadas a un laboratorio de Escocia especializado en el análisis e identificación de petróleo. Éste llegó a la conclusión de que, a falta de hidrocarburos de referencia para la comparación, sobre la base de su experiencia, los hidrocarburos podían provenir de Arabia Saudita, de Kuwait o del sur de Iraq.

En febrero de 2004, el MEMAC obtuvo una muestra de crudo de Iraq (Basrah), procedente de un tanque de exportación del terminal de hidrocarburos de Al-Baker en Iraq, y la presentó al Fondo de 1992. Posteriormente, la muestra fue analizada por el laboratorio de Escocia, que halló una gran similitud entre la 'identificación' de las muestras de la contaminación y la muestra de crudo de Iraq (Basrah). El laboratorio llegó a la conclusión de que los residuos de hidrocarburos recogidos de la costa norte de Bahrein coincidían con el estado previsible de los crudos de Basrah que se habían expuesto a los procesos naturales de degradación durante varios días.

Imagen por satélite

El MEMAC obtuvo imágenes por satélite (banda de frecuencias visible) del National Oceanic and Atmospheric Agency (Organismo Nacional del Océano y la Atmósfera de los Estados Unidos). Las imágenes del 14 de marzo de 2003 mostraban que los hidrocarburos al norte de Bahrein cubrían una zona de aproximadamente 50 millas cuadradas, lo que indicaba que el derrame se había producido unos días antes del 14 de marzo. Como la zona estaba nublada entre el 6 y el 13 de marzo de 2003, no había imágenes de satélites disponibles para ese período. Aunque el 5 de marzo el cielo estaba despejado, no había pruebas de la presencia de hidrocarburos en el agua en ese momento. El MEMAC llegó a la conclusión de que el derrame debía de haberse producido después del 5 de marzo y unos días antes del 14 de marzo de 2003.

Proyección retrospectiva de la trayectoria de la mancha

El MEMAC aplicó su modelo de trayectoria de la mancha de hidrocarburos en sentido inverso a partir de la posición de los hidrocarburos señalada el 15 de marzo por la aeronave de la sección aérea, usando los datos sobre el viento y la corriente locales. Así consiguió una buena correlación con la posición de los hidrocarburos observada en la imagen por satélite el 15 de marzo. Otras proyecciones de la trayectoria de la mancha indicaban que el derrame de hidrocarburos había ocurrido muy probablemente alrededor del 8 de marzo de 2003 en las proximidades del fondeadero del terminal de hidrocarburos de Al Ju'aymah frente a la costa de Arabia Saudita.

A pesar de las intensas indagaciones, el MEMAC no pudo identificar ningún buque en particular como fuente de procedencia de los hidrocarburos.



El petróleo crudo emulsionado de fuente desconocida contaminó la costa de Bahrein y repercutió en la pesca de subsistencia

Los operarios del terminal de hidrocarburos de Al Ju'aymah señalaron que, durante el período en cuestión, ningún buque tanque había visitado el terminal con una carga parcial de hidrocarburos de Iraq en el marco del programa de las Naciones Unidas 'Petróleo por alimentos'.

El MEMAC llevó a cabo otros análisis de la trayectoria para determinar las fuentes fijas potenciales de hidrocarburos al norte de Bahrein a fin de comprobar si en las condiciones de viento y corriente predominantes podían haberse producido derrames de estas fuentes que afectasen a las costas de este país. Se identificaron las fuentes potenciales de los terminales de hidrocarburos de Al Ju'aymah y Ras Tannurah en Arabia Saudita, el oleoducto de Arabia Saudita-Bahrein, el yacimiento petrolero en alta mar y oleoducto de Abu Saafah, los yacimientos petroleros en alta mar de Zuluf, Houyt y Marjan, y el terminal de hidrocarburos de Al-Baker en Iraq. Los análisis de la trayectoria indicaron que un derrame de hidrocarburos de los dos terminales situados en Arabia Saudita o de los yacimientos petroleros en alta mar de Zuluf, Houyt y Marjan sólo hubiera podido afectar al litoral de ese país, y que un derrame del oleoducto de Arabia Saudita-Bahrein sólo hubiera afectado a

la costa occidental de Bahrein. Las trayectorias previstas mostraron que un derrame de hidrocarburos desde el yacimiento petrolero de Abu Saafah no hubiese alcanzando Bahrein, pese a que un escape de hidrocarburos del oleoducto hubiese repercutido en su costa. No obstante, la imagen por satélite obtenida el 14 de marzo de 2003 mostraba la presencia de hidrocarburos al norte del oleoducto, y como los vientos soplaban constantemente desde el norte durante el período en cuestión, el MEMAC llegó a la conclusión de que el oleoducto no podía ser la fuente de la contaminación. Los análisis de la trayectoria también indicaron que un escape de hidrocarburos del terminal de Al-Baker hubiese alcanzado la costa de Kuwait.

Aplicabilidad del Convenio del Fondo de 1992

En su sesión de octubre de 2002, el Comité Ejecutivo refrendó su interpretación del Convenio del Fondo de 1992 en el sentido de que el Convenio se aplicaba a los derrames de hidrocarburos persistentes incluso si no se podía identificar el buque del que procedían dichos hidrocarburos, siempre que se pudiese probar a satisfacción del Fondo de 1992 o, en caso de controversia, a satisfacción de un tribunal

competente, que los hidrocarburos procedían de un buque conforme a la definición que figura en el Convenio del Fondo de 1992.

En mayo de 2004, el Comité Ejecutivo estudió si las reclamaciones de daños por contaminación resultantes de este siniestro en Bahrein estaban comprendidas en el ámbito de aplicación de los Convenios de 1992.

Sobre la base de los análisis químicos efectuados por el laboratorio de Escocia de las muestras de contaminación recogidas en la costa de Bahrein y la muestra de referencia obtenida del terminal de exportación en Al-Baker, Iraq, el Director opinaba que es muy probable que los hidrocarburos contaminantes fuesen crudos de Iraq (Basrah). Además, sobre la base de las imágenes de satélites y los análisis de trayectoria llevados a cabo por el MEMAC, el Director consideraba poco probable que la fuente de la contaminación fuese un yacimiento petrolero en alta mar, un oleoducto submarino o un terminal de hidrocarburos. Aunque el terminal de hidrocarburos de Al-Baker era una fuente potencial de contaminación con crudos de Iraq (Basrah), los análisis de trayectoria indicaron que un derrame procedente del terminal hubiese afectado a la costa de Kuwait. La distancia entre el terminal de Al-Baker y la costa norte de Bahrein es de alrededor de 500 kilómetros, y si los vientos predominantes habían impedido que los hidrocarburos alcanzaran la costa de Kuwait, los análisis de trayectoria indican que hubiesen tardado unos 13 días para alcanzar la costa norte de Bahrein. Sin embargo, los análisis químicos de las muestras de contaminación indicaban que los hidrocarburos no habían sido alterados relativamente por la intemperie, por lo cual no podían haber estado expuestos a los elementos por un período tan largo.

A la luz de las pruebas antes mencionadas, el Director estaba convencido de que la fuente de la contaminación era un buque que transportaba hidrocarburos a granel como carga, ya sea contratado para el transporte de crudos iraquíes dentro del programa de las Naciones Unidas 'Petróleo por alimentos', o para operaciones ilegales de contrabando de hidrocarburos. Por tanto, el Director consideraba que las reclamaciones de daños por contaminación derivadas del siniestro estaban comprendidas dentro del ámbito de aplicación de los Convenios de 1992 y que, a falta de identificación de un

buque concreto como fuente de procedencia, el Fondo de 1992 estaba obligado a pagar indemnización.

Numerosas delegaciones expresaron la opinión de que la evidencia indicaba de forma contundente que la fuente de la contaminación procedía de un 'buque' tal como se define en los Convenios de 1992 y elogiaron la forma sistemática en que las autoridades de Bahrein habían llevado a cabo sus investigaciones.

El Comité Ejecutivo decidió que las reclamaciones resultantes de este siniestro están comprendidas en el ámbito de aplicación del Convenio del Fondo de 1992 y que las reclamaciones efectuadas por las autoridades de Bahrein eran en principio admisibles.

Reclamaciones de indemnización

Cinco organismos gubernamentales, el MEMAC y la BAPCO presentaron reclamaciones por un monto total de US\$1,1 millones (£573 000) respecto de los costes de las medidas preventivas y de las operaciones de limpieza. Tales reclamaciones se han evaluado en un total de US\$689 000 (£359 000). Al 31 de diciembre de 2004, seis de estas reclamaciones, por un total de US\$858 000 (£445 000), se habían acordado en un total de US\$674 000 (£351 000). Una reclamación, por US\$283 000 (£148 000), respecto a medidas para proteger las tomas de agua de mar de dos centrales eléctricas/desalinizadoras, que se ha evaluado en US\$15 000 (£8 000), no se ha acordado.

La Dirección de Recursos Marinos presentó reclamaciones por un total de US\$1,6 millones (£830 000) en nombre de 434 pescadores que sufrieron daños materiales y pérdidas económicas. Estas reclamaciones se han acordado en US\$542 000 (£282 000).

14.10 BUYANG

(República de Corea, 22 de abril de 2003)

El siniestro

El buque tanque coreano *Buyang* (187 TRB) tocó una roca sumergida bajo el Gran Puente de Geoje entre la ciudad de Tongyeong y la isla de Geoje (República de Corea). Posteriormente, un

estimado entre 35 y 45 toneladas de fuel oil pesado se derramaron de un tanque de carga perforado.

El *Buyang* estaba asegurado por responsabilidad debida a la contaminación con la Korea Shipping Association (KSA) que no es miembro del International Group of P&I Clubs. La Asociación aceptó la propuesta del Fondo de 1992 de aplicar el Memorando de Entendimiento, suscrito por éste y por el International Group, en virtud del cual las dos partes acuerdan impartir conjuntamente instrucciones a los inspectores y peritos para que supervisen la limpieza y ayuden en la evaluación de las reclamaciones de indemnización por daños debidos a la contaminación. Se ha designado un equipo de inspectores y de peritos coreanos para que lleven a cabo esta labor en nombre de la KSA y del Fondo de 1992.

Los hidrocarburos han afectado a varias islas comprendidas entre la isla de Geoje y Tongyeong, contaminando varias playas de arena y de cantos rodados. Una parte de los hidrocarburos había encontrado balsas de algas flotantes antes de alcanzar la costa, lo que ha aumentado el volumen de desechos oleosos por eliminar.

Un gran número de jaulas de cultivo de peces y otras instalaciones de maricultura han sufrido el impacto de los hidrocarburos. Además, los hidrocarburos han afectado a varios caladeros de pueblos pesqueros. Se ha contaminado una numerosa flota de embarcaciones pesqueras, por lo que se interrumpió la pesca hasta que se hubieran limpiado los cascos.

Operaciones de limpieza

La Policía Marítima, la Korean Marine Pollution Response Corporation y la comunidad pesquera local realizaron las operaciones de limpieza en el mar. Estas operaciones terminaron a los cuatro días.

El propietario del *Buyang* encargó a un contratista de limpieza de derrames de hidrocarburos que organizase la limpieza de la costa, que fue emprendida por una mano de obra contratada de 65 jornaleros locales y tres naves de las asociaciones de pesca de pueblos pesqueros. Las operaciones de limpieza de la costa concluyeron en el plazo de un mes.

Reclamaciones de indemnización

La cuantía de limitación aplicable al *Buyang* conforme al Convenio de Responsabilidad

Civil de 1992 es de 3 millones de DEG (£2,4 millones).

Las reclamaciones respecto a los costes de limpieza y medidas preventivas, de un total de Won 1 162 millones (£585 000), fueron liquidadas en Won 1 007 millones (£507 000). Todas las reclamaciones de los sectores de pesca y maricultura, de un total de Won 3 621 millones (£1,8 millones), se liquidaron en un total de Won 328 millones (£165 000).

No quedan reclamaciones pendientes derivadas de este siniestro. En vista del hecho de que la cuantía total de las reclamaciones liquidadas es muy inferior a la cuantía de limitación aplicable al *Buyang*, el Fondo de 1992 no tendrá que efectuar pagos de indemnización.

14.11 HANA

(República de Corea, 13 de mayo de 2003)

El siniestro

El buque tanque coreano de cabotaje *Hana* (196 TRB), mientras estaba atracado en un muelle de descarga en la isla Youngdo, Busán (República de Corea), fue abordado por el *Haedong*, otro buque tanque de cabotaje (699 TRB). A consecuencia del abordaje, el forro exterior de uno de los tanques de carga del *Hana* resultó perforado y se derramaron 34 toneladas de fuel oil medio.

El *Hana* estaba asegurado por responsabilidad debida a la contaminación con la Korea Shipping Association (KSA), que no es miembro del International Group of P&I Clubs. La Asociación y el Fondo de 1992 decidieron cooperar sobre la misma base acordada con respecto al siniestro del *Buyang*.

Los cascos de varios cientos de naves, entre ellas buques tanque de cabotaje, gabarras para el transporte de hidrocarburos, remolcadores, buques en construcción en astilleros locales y embarcaciones pesqueras se contaminaron con hidrocarburos.

Los hidrocarburos entraron en los tanques en tierra de un importante exportador de pescado vivo al Japón, que en aquel momento estaban aprovisionados de pescado. La compañía emprendió una serie de medidas para reducir al mínimo los daños debidos a la contaminación de

las existencias, y se tiene entendido que poco después se despachó una remesa a ultramar.

El muelle de una de las principales lonjas de pescado de Busán quedó fuertemente contaminado de hidrocarburos, si bien las embarcaciones pesqueras pudieron descargar las capturas en otras lonjas de Busán.

Operaciones de limpieza

Naves de la policía marítima de Busán, la Korean Marine Pollution Response Corporation, el Gobierno Metropolitano de Busán y la Armada de Corea participaron en las operaciones de limpieza en el mar. Estas operaciones terminaron a los tres días.

Seis contratistas locales de limpieza organizaron las operaciones de limpieza de la costa y limpiaron las paredes del muelle, los rompeolas, y los cascos de los buques y las embarcaciones de pesca, todo lo cual se completó en el plazo de un mes.

Reclamaciones de indemnización

La cuantía de limitación aplicable al *Hana* conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 es de 3 millones de DEG (£2,4 millones).

Las reclamaciones respecto a los costes de limpieza y medidas preventivas, de un total de Won 1 702 millones (£856 000), fueron liquidadas en un total de Won 1 242 millones (£625 000). Las reclamaciones por daños materiales de un total de Won 19,2 millones (£10 000) fueron liquidadas en la cuantía reclamada.

Todas las reclamaciones de pesca, de un total de Won 71,8 millones (£36 000), fueron liquidadas en un total de Won 22,5 millones (£11 000).

En vista de que la cuantía total de las reclamaciones liquidadas es muy inferior a la cuantía de limitación aplicable al *Hana* conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, el Fondo de 1992 no tendrá que efectuar pagos de indemnización.

14.12 VICTORIYA

(Federación de Rusia, 30 de agosto de 2003)

El siniestro

El buque tanque ruso *Victoriya* (2 003 TRB) padeció un incendio y explosión en la terminal

Octyabysk cerca de Syzran en el río Volga (Federación de Rusia). En ese momento, el buque tanque estaba cargando petróleo crudo, y una cantidad significativa, pero desconocida del mismo se derramó en el río. Pereció un tripulante.

El *Victoriya* estaba asegurado por la Terra Nova Protection and Indemnity (Terra Nova) contra responsabilidad por contaminación. Aunque Terra Nova no es miembro del International Group of P&I Clubs, acordó seguir el espíritu del Memorando de Entendimiento suscrito por el Fondo de 1992 y el International Group, en virtud del cual las dos partes impartirían conjuntamente instrucciones a los inspectores y peritos para la supervisión de la limpieza y la ayuda en la evaluación de las reclamaciones de indemnización por daños debidos a la contaminación.

Un perito de la International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF) visitó el lugar del derrame en septiembre y diciembre de 2003, y además asistió a varias reuniones en Moscú con representantes de las Administraciones Estatales Marítima y Fluvial del Ministerio de Transporte de la Federación de Rusia.

Operaciones de limpieza

El propietario del buque contrató a varios contratistas para emprender operaciones de limpieza e impedir nuevas fugas de hidrocarburos del buque, inclusive la transferencia de toda la carga restante a bordo del buque.

Cuando el perito de la ITOPF llegó al lugar, quedaba poco petróleo fluido en el río, si bien no había comenzado la limpieza secundaria de hidrocarburos varados a lo largo de las riberas del río y orillas de las islas. El perito hizo una serie de recomendaciones a las autoridades sobre cómo acometer la limpieza en aquellas zonas, que en su opinión merecían medidas adicionales. Se concluyó la limpieza a principios de diciembre de 2003, antes de que se congelase el río.

Impacto del derrame

Una ribera del río Volga, que tiene una anchura aproximada de 10 kilómetros en el lugar del siniestro, y varias islas fueron contaminadas intermitentemente a lo largo de unos 55 kilómetros río abajo de la terminal. El nivel de contaminación decrecía con la distancia de la fuente, ocurriendo la peor contaminación dentro



Los restos quemados del buque naufragado del *Victoriya* en el río Volga en Rusia

de una distancia de 15 kilómetros de la terminal. Hay numerosas islas cartografiadas y sin cartografiar en este tramo del río, que están rodeadas de marismas. La mayor parte de las marismas no fueron contaminadas por hidrocarburos, si bien la vegetación había recibido ligeras salpicaduras en algunos lugares. Unas pocas zonas pantanosas quedaron más gravemente impactadas, de manera que un mes después del siniestro quedaban vestigios de hidrocarburos fluidos flotando entre las plantas.

Varias zonas de recreo en las proximidades de Syzran, incluidas playas públicas y privadas, gradas y embarcaderos de clubes de embarcaciones de recreo, fueron contaminadas ya sea como consecuencia directa del derrame o durante las operaciones de limpieza.

Una empresa local de pesca y elaboración de pescado, que tiene derechos comerciales exclusivos de pesca aguas abajo del lugar del siniestro, tal vez haya experimentado cierta interrupción de sus actividades durante el periodo en que estaban presentes en el río los hidrocarburos fluidos. También hay una serie de pescadores de dedicación exclusiva de subsistencia que faenan en la zona afectada, aunque se tiene entendido que no les está permitido vender lo que han pescado.

Aplicabilidad de los Convenios

En octubre de 2003, el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 consideró las cuestiones de si el *Victoriya* era un 'buque' a los efectos del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y si los Convenios de 1992 se aplican a los daños por contaminación en los tramos interiores, no mareales, de los ríos.

El *Victoriya* estaba inscrito en el Registro de Transporte Marítimo ruso para la navegación fluvial y marítima, y comerciaba regularmente en las zonas del Mediterráneo, del Mar Negro y del Báltico. Desde octubre de 2002, había estado comerciando en Turquía, Grecia y Ucrania, y, en el momento del siniestro, el *Victoriya* estaba en travesía a un puerto no ruso del Mar Negro. El Comité consideró, por consiguiente, que el *Victoriya* era un 'buque' a los efectos del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992.

El siniestro tuvo lugar en el río Volga a unos 1 300 kilómetros tierra adentro del Mar Caspio y del Mar de Azov. El artículo II a) i) del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el artículo 3 a) i) del Convenio del Fondo de 1992 disponen que los Convenios se aplicarán exclusivamente a los daños ocasionados por contaminación en el territorio de un Estado Contratante, incluido su

mar territorial. Conforme a los principios generales del derecho público internacional, el concepto de 'territorio' de un Estado abarca las aguas interiores, incluidos los ríos.

Durante el debate en el Comité Ejecutivo, algunas delegaciones expresaron reservas sobre la aplicabilidad de los Convenios de 1992, llamando la atención sobre el preámbulo del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, que se refiere específicamente a la contaminación que presenta el transporte marítimo mundial de hidrocarburos, y a la exclusión de las aguas interiores del ámbito de aplicación de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. La mayoría de las delegaciones, si bien tomaban nota de la naturaleza inusitada del siniestro en lo que respecta a su localización en los tramos superiores de un río, consideraban con todo que los Convenios de 1992 eran aplicables, ya que el *Victoriya* era un buque de navegación marítima y los daños por contaminación habían sido ocasionados en el territorio de un Estado Contratante.

El Comité decidió que el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992 se aplicaban al siniestro del *Victoriya*.

Reclamaciones de indemnización

La cuantía de limitación aplicable a la nave en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 es de 3 millones de DEG (£2,4 millones).

En febrero de 2004, el asegurador del propietario del buque informó al Fondo que se esperaban reclamaciones por un total de US\$500 000 (£260 000) respecto a los costes de limpieza y medidas preventivas. Una empresa local de elaboración de pescado puede reclamar respecto a pérdidas de ingresos debido a la interrupción de sus actividades.

En octubre de 2004, el asegurador informó que se había progresado poco respecto a la transacción de las reclamaciones, pero que no se habían presentado nuevas reclamaciones. Como la cuantía total reclamada es muy inferior a la cuantía de limitación aplicable al *Victoriya* en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, el Fondo de 1992 no tendrá que efectuar pagos de indemnización.

14.13 DUCK YANG

(República de Corea, 12 de septiembre de 2003)

El siniestro

Las amarras del buque tanque coreano *Duck Yang* (149 TRB) se desprendieron en el puerto de Busán (República de Corea), a consecuencia de los fuertes vientos y marejada creados por el tifón 'Maemi'. El buque colisionó con una gabarra y la pared de un muelle en el embarcadero central del puerto antes de acostarse y hundirse. El capitán del buque y el jefe de máquinas fueron dados por desaparecidos. Unas 300 toneladas estimadas de fuel oil pesado se derramaron de dos tanques de carga cuyas tapas de registro estaban abiertas y de otro tanque de carga cuyo forro exterior se había perforado.

El propietario del buque contrató a una empresa local de salvamento, que logró izar el buque del agua por medio de grúas flotantes. Los hidrocarburos restantes a bordo fueron transferidos entonces a otro buque tanque.

El *Duck Yang* tenía un seguro de responsabilidad por contaminación de la Korea Shipping Association (KSA), que no es miembro del International Group of P&I Clubs. La KSA y el Fondo de 1992 decidieron cooperar sobre la misma base acordada con respecto a los siniestros del *Buyang* y del *Hana*.

Los hidrocarburos se extendieron por todos los confines del puerto de Busán, a consecuencia de lo cual quedaron contaminados los cascos de más de 100 naves. La limpieza de los cascos de algunas naves resultó difícil debido a la accesibilidad reducida entre éstas y las paredes de los muelles, y los cambios en francobordo de las naves al cargar o descargar el cargamento.

Varios embarcaderos quedaron tan fuertemente contaminados que los buques no pudieron atracar hasta que se hubieron limpiado.

A consecuencia del confinamiento de los hidrocarburos en las zonas portuarias, el impacto en las pesquerías fue mínimo. Con todo, varios restaurantes de marisco crudo, que extraen agua del mar para sus tanques de retención, tuvieron que interrumpir su actividad debido a la presencia de hidrocarburos.



Los restos flotantes embadurnados de petróleo dificultan la recuperación en el agua, a raíz del siniestro del Duck Yang en la República de Corea

Operaciones de limpieza

La Policía Marítima, la Armada y varios contratistas comerciales movilizaron una flota de 27 naves para llevar a cabo medidas para combatir la contaminación y contener los hidrocarburos que se habían derramado.

Las operaciones de limpieza en el mar terminaron el 20 de septiembre de 2003, pero la limpieza de los embarcaderos, rompeolas y otras estructuras de origen industrial no se completó hasta mediados de octubre.

Reclamaciones de indemnización

La cuantía de limitación aplicable al *Duck Yang* conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 es de 3 millones de DEG (£2,4 millones).

Las reclamaciones respecto de los costes de las medidas preventivas y limpieza, incluida la limpieza de los cascos de más de 100 naves, por un total de Won 3 695 millones (£1,9 millones) se han acordado en Won 2 883 millones (£1,5 millones). Se han presentado reclamaciones de un total de Won 46 millones (£23 000) respecto a daños materiales, y pérdidas económicas resultantes de la interrupción de las

operaciones de las naves en el puerto de Busán se han acordado en Won 43 millones (£22 000).

No hay reclamaciones pendientes que dimanen de este siniestro. En vista de que la cuantía total de las reclamaciones acordadas es muy inferior a la cuantía de limitación aplicable al *Duck Yang*, el Fondo de 1992 no tendrá que efectuar ningún pago por indemnización.

14.14 KYUNG WON

(República de Corea, 12 de septiembre de 2003)

El siniestro

La gabarra tanque coreana *Kyung Won* (144 AB), estando amarrada cerca del puerto de Gwangyang, isla de Namhae (República de Corea), encalló en el rompeolas de la aldea de Yu Po cuando pasaba el tifón 'Maemi'. Aproximadamente 100 toneladas de fuel oil pesado se derramaron de un tanque de carga agrietado antes de que un contratista pudiera sellar las grietas y transferir los hidrocarburos restantes. La gabarra fue luego remolcada a un astillero de Busán para efectuar reparaciones.

El Fondo de 1992 ha designado un equipo de inspectores y de peritos coreanos para controlar las operaciones de limpieza e investigar el impacto potencial de la contaminación en las pesquerías y la maricultura.

Operaciones de limpieza

La Policía Marítima, un contratista privado de limpieza y la Korean Marine Pollution Response Corporation (KMPRC) desplegaron 31 naves para llevar a cabo medidas para combatir los hidrocarburos y emprender operaciones de limpieza en el mar. Estas operaciones terminaron el 17 de septiembre de 2003, quedando los hidrocarburos restantes atrapados en las orillas.

Dos contratistas privados de limpieza, trabajando bajo la dirección de la KMPRC, organizaron operaciones de limpieza en las orillas, que fueron llevadas a cabo por mano de obra local de las comunidades pesqueras afectadas. Estas operaciones concluyeron a mediados de diciembre de 2003.

Impacto del derrame

Quedaron contaminados por hidrocarburos aproximadamente 14 kilómetros de litoral, a lo largo del cual estaban situadas 17 aldeas de pescadores, de los cuales 6 kilómetros sufrieron un fuerte impacto. Las orillas consisten en una mezcla de arena, guijarros y rocas, así como rompeolas y escolleras.

Las actividades de pesca y maricultura emprendidas en la zona afectada del litoral de la isla Namhae comprenden la recogida intermareal de productos marinos, pesca costera con naves y redes fijas, cetáceas y criaderos en tierra que producen una serie de productos marinos. Muchas de estas actividades sufrieron también los efectos directos del tifón.

Como consecuencia de que el derrame de hidrocarburos coincidió con el paso del tifón, una cierta cantidad quedó atrapada en los lodos de la zona intermareal que sustentan criaderos de almejas importantes en dos emplazamientos. La cooperativa Namhae Fisheries Co-operative Union tuvo que elegir entre excavar los lodos para eliminar los hidrocarburos, lo que habría ocasionado daños a largo plazo a los criaderos de almejas, o que la naturaleza degradara progresivamente los hidrocarburos. La cooperativa optó por la segunda elección, a

sabiendas de que la falta de oxígeno en los estratos de lodo reduciría el régimen de la biodegradación y, por ende, causaría el cierre de los criaderos de almejas durante largo tiempo.

El Fondo convino en financiar un estudio a realizar por el Korea Ocean Research and Development Institute para vigilar las concentraciones de hidrocarburos en los sedimentos y en las almejas, con vistas a determinar el punto en el que dicho nivel se hubiera reducido lo suficiente como para poder abrir los criaderos. En abril de 2004, se tomaron en un emplazamiento muestras de sedimentos y de almejas, que arrojaron niveles de hidrocarburos similares a los encontrados en las muestras testigo recogidas en zonas no afectadas, por lo que se abrieron los criaderos de almejas. Sin embargo, las muestras recogidas en un segundo emplazamiento arrojaron altos niveles de hidrocarburos en comparación con los niveles naturales, por lo que este criadero permaneció cerrado. En agosto de 2004, se volvieron a recoger muestras de almejas y de sedimentos en este último emplazamiento, con las que quedó de manifiesto que los niveles de hidrocarburos en las almejas habían disminuido hasta los niveles naturales, si bien los sedimentos seguían arrojando altos niveles en algunos puntos. Por consiguiente, la Cooperativa de pesca de Namhae decidió que se abriera de nuevo el criadero en septiembre de 2004.

Aplicabilidad del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y del Convenio del Fondo de 1992

El *Kyung Won*, que fue construido en 1986, era una gabarra sin propulsión apta para la navegación marítima que comprendía seis tanques de carga, uno de los cuales tenía instalados serpentines de calefacción, una caseta de popa, dos generadores y una caldera. Cada tanque de carga tenía su registro y línea de carga separados.

En el momento del siniestro, el *Kyung Won* no estaba inscrito en ninguna sociedad de clasificación y no tenía ningún seguro de responsabilidad. Parece que el seguro de responsabilidad terminó en mayo de 2002 cuando el propietario del buque se declaró en quiebra, y desde entonces los antiguos empleados del mismo habían seguido explotando la nave como gabarra de suministro.



A raíz del siniestro del Kyung Won en la República de Corea, se emprendió un estudio posterior al derrame para supervisar los niveles de hidrocarburos en el sedimento y en las almejas

En octubre de 2003, el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 decidió que, como el *Kyung Won* no tenía seguro de responsabilidad por contaminación y era poco probable que el propietario del buque contase con los recursos financieros para efectuar pagos de indemnización significativos, el Fondo de 1992 debería pagar las reclamaciones acordadas incluso si el propietario del buque no hubiera efectuado ningún pago.

Reclamaciones de indemnización

Las reclamaciones de un total de Won 3 117 millones (£1,6 millones) respecto a los costes de limpieza y medidas preventivas fueron liquidadas en Won 2 921 millones (£1,5 millones).

Reclamaciones de pesca y maricultura de un total de Won 3 672 millones (£1,9 millones) fueron liquidadas en un total de Won 407 millones (£205 000).

No se esperan más reclamaciones con respecto a este siniestro.

Examen de una posible acción de recurso contra el propietario del buque

En noviembre de 2003, el Director examinó si el

Fondo debía registrar el embargo del *Kyung Won*, con vistas a obtener la recaudación de la subasta pública del buque en el caso de que el Fondo obtuviese una sentencia contra el propietario del buque en lo que respecta a las reclamaciones subrogadas. Tal registro de embargo impediría al propietario vender el buque, pero permitiría al mismo tiempo que el buque prosiguiese sus actividades comerciales.

Antes de decidir si se debía proseguir con el registro de embargo, el Director encargó a los abogados coreanos del Fondo que estimasen el valor del *Kyung Won*. Los abogados del Fondo informaron al Director de que el valor del *Kyung Won* oscilaba entre 70 y 80 millones de Won (£35 000 – £40 000) y de que el propietario había hipotecado el buque por Won 50 millones (£25 000). En vista de los costes que probablemente entrañe proceder a una reclamación de recurso y del valor limitado del *Kyung Won* con relación al riesgo total de las reclamaciones del Fondo de 1992, el Director decidió que no tenía sentido que el Fondo embargase el buque en relación con una posible reclamación subrogada.

14.15 JEONG YANG

(República de Corea, 23 de diciembre de 2003)

El siniestro

Poco después de que zarpara de la terminal LG-Caltex cerca de Yeosu (República de Corea), el buque tanque coreano *Jeong Yang* (4 061 TRB), que iba cargado, abordó al buque tanque coreano *Sung Hae* (5 914 TRB), que no llevaba carga. A consecuencia del abordaje, se abrieron brechas en dos de los tanques de carga del *Jeong Yang*, lo que provocó el derrame de unas 700 toneladas de fuel oil pesado. Mientras trataba de evitar el abordaje, el *Jeong Yang* encalló en una orilla fangosa, pero se puso a flote de nuevo con la ayuda de un remolcador.

El cargamento restante a bordo del *Jeong Yang* fue descargado el 24 de diciembre de 2003.

Debido al elevado punto de fusión de los hidrocarburos y a la temperatura ambiente del mar, los hidrocarburos derramados se solidificaron y se transformaron en masas compactas de hasta 10 centímetros de espesor. La marea empujó los hidrocarburos hacia la terminal desde la que había zarpado el buque, lo que permitió al personal de la terminal contener la mayor parte de los mismos utilizando una barrera flotante permanentemente desplegada.

Bolas de alquitrán de hasta 20 centímetros de diámetro quedaron atrapadas en un trecho de cuatro kilómetros de la costa de la isla de Myodo, situada al norte de la terminal, y en un trecho de 22 kilómetros del litoral de Namhaedo, al este de la terminal.

El *Jeong Yang* estaba inscrito en la Sveriges Ångfartygs Assurans Förening (Swedish Club) y el *Sung Hae* en la United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Limited.

El Swedish Club y el Fondo de 1992 designaron conjuntamente peritos coreanos para supervisar las operaciones de limpieza y ayudar en la evaluación de las reclamaciones de indemnización de daños debidos a la contaminación. Un representante de la International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF) viajó a Corea el 23 de diciembre de 2003.

Operaciones de limpieza

A fin de hacer frente a los hidrocarburos en el agua, se movilizaron unas 60 naves, entre ellas naves especializadas en lucha contra la contaminación, y naves pesqueras. Debido a la naturaleza de los hidrocarburos, se utilizaron métodos mecánicos de recolección consistentes en cucharones de almejas y palas cargadoras de ataque frontal instaladas en gabarras. Al 31 de diciembre de 2003, se habían recuperado todos los hidrocarburos que se hallaban dentro de la barrera flotante en la terminal y otros hidrocarburos flotantes, y había comenzado la limpieza y el repliegue del equipo.

Se desplegaron barreras flotantes alrededor de las tomas de agua del mar de tres centrales eléctricas y una acería situadas al norte de la terminal. La limpieza manual de las costas se llevó a cabo rápida y eficazmente debido a la naturaleza sólida de los hidrocarburos, que impidió que se extendieran en las superficies y que penetrasen en los sedimentos de la playa.

En marzo de 2004, se hallaron nuevos depósitos de hidrocarburos en las costas de la isla de Namhae y en las cercanías de Yeosu que procedían del *Jeong Yang*, como se confirmó posteriormente. Las autoridades ordenaron, en consecuencia, que se reanudaran las operaciones de limpieza. Esta segunda limpieza concluyó en abril de 2004. No obstante, los hidrocarburos que habían quedado atrapados en las estructuras de los rompeolas y escolleras comenzaron a fugarse durante los meses de verano como consecuencia de las elevadas temperaturas ambientales, poniendo en peligro la explotación turística de las playas próximas. Ello hizo necesario operaciones de limpieza ulteriores, que duraron hasta finales de julio de 2004.

Impacto del derrame

A consecuencia del éxito de la contención de la mayor parte de los hidrocarburos en la terminal, el impacto del derrame en las pesquerías y la maricultura fue limitado. El despliegue de barreras flotantes en torno a las tomas de agua del mar se llevó a cabo con éxito, y por lo tanto no fue necesario cerrar ninguna de las centrales eléctricas ni la acería.

En enero de 2004, las autoridades coreanas ordenaron al propietario del buque que llevara a cabo estudios sobre las repercusiones posteriores

al derrame en el medio ambiente en el plazo de tres meses de la fecha del siniestro. El fundamento jurídico de la orden es la Ley de Corea de Prevención de la Contaminación del Mar, que prescribe la realización de tales estudios siempre que el volumen del derrame supere los 50 m³ y se haya dispersado, o es probable que se disperse, en una superficie igual o superior a 100 000 metros cuadrados. La Ley estipula los temas que deberán tratar dichos estudios, es decir, la descripción del medio ambiente natural y las repercusiones de los hidrocarburos en los ecosistemas marinos, en los productos marinos y en el entorno socioeconómico. Al tiempo que expidieron la orden, las autoridades coreanas facilitaron al propietario del buque los nombres de cuatro institutos de investigación entre los que se puede elegir para efectuar los estudios prescritos.

El Swedish Club y el Fondo de 1992 presentaron sus observaciones a las autoridades coreanas en las que plantearon que toda decisión de acometer estudios debiera decidirse caso por caso y no sobre la base de una cantidad de derrame ni de una superficie abarcada específica. El Club y el Fondo hicieron hincapié en el Manual de reclamaciones del Fondo y en su criterio de admisibilidad relativo a los estudios posteriores al derrame. Se señaló que la mayor parte de los hidrocarburos derramados por el *Jeong Yang* se había confinado y recuperado en el marco de un puerto designado al caso y emplazado en una zona fuertemente industrializada y que, en consecuencia, no era probable que se produjeran repercusiones de importancia en el medio marino. Las autoridades tomaron nota de las preocupaciones expresadas por el Club y el Fondo, si bien observaron que no tenían otra opción que la de cumplir con la ley antedicha.

Dos de los institutos de investigación designados presentaron, en marzo de 2004, propuestas pormenorizadas para acometer los estudios relativos a los asuntos indicados supra. El Fondo presentó observaciones a las dos propuestas, lo que motivó que uno de los institutos presentara una propuesta revisada, en la que se trataba la mayoría de las preocupaciones del Fondo atinentes a la naturaleza y ámbito del régimen de muestreo y análisis a seguir y el examen de las repercusiones socioeconómicas del derrame. Basándose en la propuesta revisada, el Swedish Club y el Fondo de 1992 convinieron en que los costes del estudio, establecidos en

Won 140 millones (£70 000), eran, en principio, admisibles.

En diciembre de 2004, el instituto de investigación seleccionado presentó su informe final en el que concluyó que el derrame de hidrocarburos no había tenido un impacto adverso en ninguno de los sectores estudiados.

Reclamaciones de indemnización

Todas las reclamaciones respecto a limpieza y medidas preventivas por un total de Won 4 917 millones (£2,5 millones) fueron acordadas en un total de Won 3 992 millones (£2,0 millones).

Reclamaciones de pesca por un total de Won 1 065 millones (£536 000), fueron liquidadas y pagadas en un total de Won 78,4 millones (£40 000).

Se están evaluando reclamaciones por un total de Won 115 millones (£58 000) respecto a supuestas pérdidas debido a la interrupción de las operaciones del buque en el puerto de Yeosu.

La cuantía de limitación aplicable al *Jeong Yang* de conformidad con el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 es de 4,51 millones de DEG (£3,6 millones). En vista de que la cuantía total de reclamaciones acordadas y pendientes está muy por debajo de esta cuantía, no se requiere que el Fondo de 1992 efectúe pagos de indemnización respecto a este siniestro.

14.16 N°11 HAE WOON

(República de Corea, 22 de julio de 2004)

El siniestro

El buque tanque coreano *N°11 Hae Woon* (110 TRB) abordó al pesquero *N°5 Dae Woo* (94 TRB), también coreano, frente a la isla de Geoje, República de Corea. Se estimó que algunos de los tanques de carga derramaron en el mar unas 12 toneladas de fuel oil pesado.

El propietario del buque organizó el trasiego del resto de la carga a bordo del buque tanque a otros dos buques. Tras reparar temporalmente el casco averiado, el buque se dirigió rumbo a Yeosu el 23 de julio para recibir reparaciones permanentes.



A raíz del siniestro del No.11 Hae Woon en la República de Corea, las playas escaparon por poco a la contaminación del petróleo

El hidrocarburo derramado fue a la deriva hacia varias playas de Busán y sus alrededores, de las que se aduce que en aquellos momentos eran utilizadas por más de un millón de personas. Como resultado de los esfuerzos conjuntos para recuperar el hidrocarburo en el mar y de un cambio en la dirección del viento, las costas no fueron afectadas.

El N°11 *Hae Woon* estaba asegurado por responsabilidad debida a la contaminación con la Korean Shipping Association (KSA). La Asociación y el Fondo de 1992 decidieron cooperar sobre la misma base acordada respecto a los siniestros del *Buyang*, *Hana* y *Duck Yang*.

Operaciones de limpieza

La Policía Marítima de Busán, conjuntamente con siete contratistas de limpieza, acometieron mar adentro una importante operación de recuperación de hidrocarburos en la que participaron 32 buques para llevar a cabo medidas para combatir los hidrocarburos y 14 pesqueros. Además, se desplegaron unos 2 000 metros de barreras flotantes para que los hidrocarburos no llegaran a las playas.

Las operaciones de limpieza terminaron el 24 de julio, tras determinarse que las pequeñas cantidades de hidrocarburos que aún permanecían en el mar ya no eran un peligro para el litoral coreano.

Reclamaciones de indemnización

La cuantía de limitación aplicable al N°11 *Hae Woon* de conformidad con el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 es de 4,51 millones de DEG (£3,6 millones). Las reclamaciones por un total de Won 487 millones (£245 000) respecto de los costes de limpieza y de medidas preventivas se acordaron en Won 354 millones (£178 000).

Tras quedar constancia de que las costas no habían sufrido contaminación ni se había producido repercusión alguna en las actividades pesqueras y de maricultura, el coste total del siniestro era bastante inferior al límite de responsabilidad aplicable al buque. Por lo tanto, no se instará al Fondo de 1992 a que efectúe pagos por indemnización.

ANEXOS

ANEXO I

ESTRUCTURA DE LOS FIDAC

ÓRGANOS RECTORES DEL FONDO DE 1992

ASAMBLEA

Integrada por todos los Estados Miembros

8ª sesión extraordinaria

Presidente: Sr. Willem Oosterveen (Países Bajos)
 Vicepresidentes: Sr. José Aguilar Salazar (México)
 Sr. Zafrul Alam (Singapur)

9ª sesión

Presidente: Sr. Willem Oosterveen (Países Bajos)
 Vicepresidentes: Sr. José Aguilar Salazar (México)
 Profesor Seiichi Ochiai (Japón)

COMITÉ EJECUTIVO

24ª – 26ª sesiones

Presidente: Sr. Jerry Rysanek (Canadá)
 Vicepresidente: Sr. Volker Schöfisch (Alemania)

Alemania	Francia	Japón
Australia	Granada	Países Bajos
Camerún	Grecia	Polonia
Canadá	India	Singapur
Emiratos Árabes Unidos	Islas Marshall	Suecia

27ª sesiones

Presidente: Sra. Lolan Margaretha Eriksson (Finlandia)
 Vicepresidente: Sr. Volker Schöfisch (Alemania)

Alemania	Federación de Rusia	Países Bajos
Argelia	Finlandia	Portugal
Australia	India	Reino Unido
China (Región Especial Administrativa de Hong Kong)	Italia	República de Corea
Emiratos Árabes Unidos	Japón	Uruguay

CONSEJO ADMINISTRATIVO DEL FONDO DE 1971

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

13ª y 14ª sesiones

Presidente en funciones: Sr. John Wren (Reino Unido)

15ª sesión

Presidente: Capitán Raja Malik (Malasia)
Vicepresidente: Sr. John Wren (Reino Unido)

SECRETARÍA CONJUNTA***Funcionarios***

Director:	Sr. Måns Jacobsson
Director Adjunto/Asesor Técnico:	Sr. Joe Nichols
Asesor Jurídico:	Sr. Masamichi Hasebe
Ayudante Personal del Director:	Sra. Jill Martinez
Jefe, Departamento de Reclamaciones:	Sr. José Maura
Responsable de Reclamaciones:	Sr. Patrick Joseph
Responsable de Reclamaciones:	Sra. Chiara Della Mea
Jefe, Departamento de Finanzas y Administración:	Sr. Ranjit Pillai
Responsable de TI:	Sr. Robert Owen
Responsable de Personal:	Sra. Rachel Dockerill
Responsable de Finanzas:	Sra. Latha Srinivasan
Responsable de la Oficina:	Sr. Modesto Zotti
Jefe, Departamento de Relaciones Exteriores y de Conferencias:	Sra. Catherine Grey
Oficial de Información:	Sra. Stephanie Mulot

AUDITORES DEL FONDO DE 1992 Y DEL FONDO DE 1971

Sir John Bourn
Interventor y Auditor General
Reino Unido

ÓRGANO DE AUDITORÍA CONJUNTA

Sr. Charles Coppelani (Francia) (Presidente)
Profesor Eugenio Conte (Italia)
Sr. Maurice Jaques (Canadá)
Sr. Heikki Muttilainen (Finlandia)
Dr. Reinhard Renger (Alemania)
Profesor Hisashi Tanikawa (Japón)
Sr. Nigel Macdonald (Experto externo)

ÓRGANOS ASESORES DE INVERSIONES

Sr. David Jude
Sr. Brian Turner
Sr. Simon Whitney-Long

ANEXO II

NOTA SOBRE LOS ESTADOS FINANCIEROS PUBLICADOS DE LOS FONDOS DE 1971 Y 1992 EN 2003

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 2003, aprobados por el Consejo Administrativo del Fondo de 1971 en su 15ª sesión y por la Asamblea del Fondo de 1992 en su 9ª 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 2003.

G. Miller
Director
por el Interventor y Auditor General
National Audit Office, Reino Unido
31 de enero de 2005

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 2003

Contenido:

- SINOPSIS
- ALCANCE Y ENFOQUE DE LA AUDITORÍA
- CONCLUSIONES DETALLADAS
- SEGUIMIENTO DE LAS CUESTIONES DE LA AUDITORÍA ANTERIOR
- AGRADECIMIENTO

SINOPSIS

Resultados generales de la auditoría

- 1 He verificado 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 de Auditoría de la Organización Internacional de Entidades Fiscalizadoras Superiores (INTOSAI)/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 un dictamen sin reservas sobre los estados financieros del Fondo de 1971 correspondientes al ejercicio económico finalizado el 31 de diciembre de 2003.
3. Las observaciones derivadas de la auditoría figuran a continuación y en la sección de este informe titulada Conclusiones Detalladas. Mi auditoría del Fondo de 1971 va integrada con mi auditoría del Fondo de 1992. Por consiguiente, una serie de observaciones y garantías son comunes a ambas, y quedan reflejadas en mis informes de auditoría sobre ambos Fondos.

Sobre los gastos de reclamaciones

- 4 Los pagos totales del Fondo de 1971 por reclamaciones o relativos a reclamaciones en 2003 ascendieron a £10,7 millones. Mi personal examinó una muestra de estos pagos de reclamaciones y los consideró adecuadamente justificados y conformes con el Reglamento y los procedimientos establecidos del Fondo. 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.

Sobre el funcionamiento de los controles financieros en la Secretaría del Fondo

- 5 Además de examinar las reclamaciones o los pagos relativos a reclamaciones, mi personal efectuó un examen anual de los sistemas generales de control financiero que operan en la Secretaría del Fondo. El examen cubrió los procedimientos en relación con:
 - Contribuciones y otros ingresos;
 - pagos de reclamaciones o relativos a reclamaciones;
 - gastos de la Secretaría (personal y otros gastos administrativos);
 - efectivo e inversiones; y
 - saldos en los Fondos de Reclamaciones Importantes.

- 6 Mi personal halló que estos sistemas seguían contando con controles satisfactorios 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 confirmó que la Secretaría había respetado la política de inversión declarada del Fondo, que abarca la idoneidad y el alcance de la inversión en distintas instituciones financieras.

Sobre la liquidación de la acción de recurso del *Sea Empress*

- 7 A raíz de la decisión del Comité Ejecutivo de que el Fondo de 1971 entablase acción judicial contra la Autoridad Portuaria de Milford Haven (MHPA) en relación con el siniestro del *Sea Empress*, el Fondo de 1971 y la MHPA acordaron en febrero de 2003 que debían explorar la posibilidad de transacción por mediación. Dicha mediación tuvo lugar en octubre de 2003 y, a consecuencia de ello, el Consejo Administrativo pudo aprobar una liquidación propuesta mediante el pago de £20 millones al Fondo por parte de la aseguradora de la MHPA.
- 8 Mi personal inspeccionó el acuerdo con la MHPA, para verificar la cuantía de liquidación y confirmar que se había recibido íntegramente el pago.

Sobre la labor del Órgano de Auditoría

- 9 Como señalé en mi último Informe, en 2002 se creó un comité de auditoría (denominado por los Fondos “Órgano de Auditoría”). Mi personal asistió a las cuatro reuniones del Órgano de Auditoría celebradas en 2003. En dichas reuniones se examinó una serie de cuestiones, entre ellas la marcha y los resultados de la auditoría y la gestión de riesgos.
- 10 Si bien la gestión de riesgos es responsabilidad de la Secretaría de los FIDAC, el Órgano de Auditoría acordó que sería útil que examinase los riesgos con que se enfrentaban los FIDAC. Mi personal brindó asesoramiento y prestó asistencia en la confección de un mapa de riesgos y en la elaboración de un enunciado de riesgos estratégicos. La Secretaría ha clasificado los riesgos estratégicos clave de los Fondos en las áreas de la continuidad comercial, procesos de tramitación de reclamaciones, riesgo financiero, gestión de recursos humanos y riesgo de reputación. Está en marcha la labor para identificar riesgos específicos para cada una de estas cinco áreas.
- 11 La eficaz y productiva labor del Órgano de Auditoría, y la evolución de su cobertura para abarcar el riesgo comercial y operacional, representa una contribución significativa a los dispositivos de gobierno del Fondo y a la gestión de las operaciones y recursos del mismo.

Sobre el cese del Convenio del Fondo de 1971 y cuestiones de empresa en marcha

- 12 El Convenio del Fondo de 1971 dejó de estar en vigor el 24 de mayo de 2002, cuando el número de Estados miembros de este Fondo descendió a 24, con lo que el Convenio ya no se aplica a los siniestros ocurridos después de esa fecha.
- 13 Se han preparado y verificado los estados financieros del Fondo de 1971 sobre la base de empresa en marcha para el plazo finalizado el 31 de diciembre de 2003, ya que las operaciones del Fondo de 1971 continuarán en un futuro previsible, hasta que se hayan efectuado todos los pagos en relación con las reclamaciones pendientes.

En resumen

- 14 La Secretaría del Fondo no es de grandes dimensiones y brinda un nivel responsable y muy eficaz de control y gestión financieros. Los resultados de nuestra labor para 2003 fueron plenamente satisfactorios, y el examen de auditoría de mi personal sirve para facilitar al Consejo Administrativo un alto grado de seguridad sobre la idoneidad del gobierno y la gestión financiera de los FIDAC.

ALCANCE Y ENFOQUE DE LA AUDITORÍA

Alcance de la auditoría

- 15 He verificado 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 2003. Mi examen se llevó a cabo teniendo debidamente 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 estos estados financieros, y es mi deber dar un dictamen sobre los mismos basándome en las pruebas obtenidas en mi auditoría.

Objetivo de la auditoría

- 16 El principal objetivo de la auditoría fue permitirme formar una opinión en cuanto a si los ingresos y los gastos registrados en 2003 por el Fondo General y los Fondos de Reclamaciones Importantes habían sido recibidos y contraídos para los fines aprobados por el Consejo Administrativo 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 2003.

Normas de la auditoría

- 17 Mi auditoría de los estados financieros del Fondo de 1971 correspondientes a 2003 se llevó a cabo de conformidad con las Normas de Auditoría de la Organización Internacional de Entidades Fiscalizadoras Superiores (INTOSAI)/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 la auditoría de manera tal que obtenga una certeza razonable de que los estados financieros del Fondo de 1971 no contengan errores de fondo.

Enfoque de la auditoría

- 18 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.
- 19 De conformidad con las Normas de Auditoría pertinentes, mi auditoría entrañó el examen basado en pruebas de los justificantes de los importes y de la publicación de las cuentas de 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, gastos, saldos bancarios y saldos en los Fondos de Reclamaciones Importantes;
 - pruebas sustantivas de 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.
- 20 Estos procedimientos de auditoría tienen como finalidad principal formar una opinión de los estados financieros del Fondo. En consecuencia, mi trabajo no implicó una revisión detallada de todos los aspectos de los sistemas de información presupuestaria y financiera del Fondo, y los resultados no deben considerarse como una exposición exhaustiva sobre los mismos.

Informes

- 21 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 del Consejo Administrativo figuran en el presente informe. Según la práctica usual, mi personal hace constar conclusiones adicionales en una carta de fiscalización dirigida al Director.

Conclusión de la auditoría

- 22 Mi examen no reveló deficiencia o error alguno que considerara esencial para la exactitud, integridad y validez de los estados financieros en su conjunto. En consecuencia, he pronunciado un dictamen de auditoría sin reservas sobre los estados financieros del Fondo de 1971 correspondientes al ejercicio económico finalizado el 31 de diciembre de 2003.

CONCLUSIONES DETALLADAS

Gastos de reclamaciones

- 23 Los pagos totales del Fondo de 1971 por reclamaciones o relativos a reclamaciones en 2003 ascendieron a £10,7 millones, en comparación con £41,2 millones en 2002, y se efectuaron principalmente con respecto a los siniestros del *Aegean Sea* (35 por ciento), *Nissos Amorgos* (35 por ciento) y *Sea Empress* (15 por ciento).
- 24 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 la Secretaría, incluido el Director, el Director Adjunto, el Jefe del Departamento de Reclamaciones y los Responsables de Reclamaciones.
- 25 Además, mi personal revisó las reclamaciones para asegurarse de 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 de la manera más rápida posible, teniendo en cuenta al mismo tiempo los debidos intereses del Fondo y de los demandantes.
- 26 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 en la Secretaría del Fondo

- 27 Como parte de la auditoría de 2003, mi personal revisó los principales sistemas de control financiero en la Secretaría del Fondo en relación con:
- Contribuciones y otros ingresos;
 - reclamaciones y pagos relativos a éstas;
 - gastos de la Secretaría (personal y otros gastos administrativos);
 - efectivo e inversiones; y
 - saldos en los Fondos de Reclamaciones Importantes.
- 28 Mi personal confirmó que existían controles satisfactorios para estos sistemas; y las pruebas de auditoría indicaron que se habían respetado los procedimientos de control durante el ejercicio financiero.
- 29 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 existente somete esta política a revisiones y asesora al Director con respecto a las instituciones idóneas para colocar las inversiones del Fondo.
- 30 Mi personal examinó las recomendaciones formuladas por el Órgano Asesor de Inversiones y comprobó 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.

Liquidación de la acción de recurso del Sea Empress

- 31 En octubre de 1999, el Comité Ejecutivo decidió que el Fondo de 1971 entablase acción judicial contra la Autoridad Portuaria de Milford Haven (MHPA) en relación con el siniestro del *Sea Empress*. El Fondo de 1971 y la MHPA acordaron, en febrero de 2003, que debían explorar la posibilidad de transacción por mediación. Dicha mediación tuvo lugar en octubre de 2003. El Consejo Administrativo aprobó una liquidación propuesta mediante el pago de £20 millones al Fondo por parte de la aseguradora de la MHPA antes del 31 de diciembre de 2003.
- 32 Mi personal inspeccionó el acuerdo con la MHPA para verificar la cuantía de liquidación y comprobó que se había recibido íntegramente el pago antes del 31 de diciembre de 2003.

Labor del Órgano de Auditoría

- 33 Como señalé en mi Informe anterior, en 2002 se creó un comité de auditoría (denominado por los Fondos “Órgano de Auditoría”). En la sesión conjunta del Consejo Administrativo del Fondo de 1971 y la Asamblea del Fondo de 1992, en octubre de 2002, se eligieron siete miembros del Órgano de Auditoría. Éste presentó su primer informe a los órganos rectores en octubre de 2003.
- 34 La creación del Órgano de Auditoría representó una importante iniciativa en el gobierno y gestión financiera de las operaciones de los Fondos. Mi personal asistió a las cuatro reuniones del Órgano de Auditoría celebradas en 2003. En dichas reuniones se examinó una serie de cuestiones, entre ellas la marcha y los resultados de la auditoría y la gestión de riesgos.
- 35 Si bien la gestión de riesgos es responsabilidad de la Secretaría de los FIDAC, el Órgano de Auditoría acordó que sería útil que se examinaran los riesgos con que se enfrentaban los FIDAC y facilitara algún aporte a la elaboración de dispositivos sistemáticos de gestión de riesgos.
- 36 La Secretaría ha estado trabajando con un consultor externo y con el asesoramiento y asistencia de mi personal para confeccionar un “mapa” de riesgos de los FIDAC. En primer lugar la Secretaría ha adelantado la articulación de un enunciado de riesgos estratégicos y ha clasificado los riesgos estratégicos clave de los Fondos en cinco áreas:
- Continuidad comercial
 - Proceso de tramitación de reclamaciones
 - Riesgo financiero
 - Gestión de recursos humanos
 - Riesgo de reputación
- 37 Está en marcha la labor para identificar riesgos específicos para cada una de estas cinco áreas. Mi personal continuará apoyando y contribuyendo a la elaboración de los dispositivos de gestión de riesgos en consulta con la Secretaría y el Órgano de Auditoría.

Cese del Convenio del Fondo de 1971 y cuestiones de empresa en marcha

- 38 El Convenio del Fondo de 1971 dejó de estar en vigor el 24 de mayo de 2002, cuando el número de Estados miembros de este Fondo descendió a 24. El Convenio no se aplica a los siniestros ocurridos después de esa fecha.
- 39 El cese del Convenio del Fondo de 1971 no supone, por sí mismo, la disolución del Fondo de 1971. Ésta sólo puede tener lugar una vez que se hayan liquidado todas las reclamaciones pendientes derivadas de los siniestros abarcados por el Convenio y se hayan pagado todos los gastos.

- 40 El Fondo de 1971 se aseguró contra el coste de los siniestros ocurridos entre el 25 de octubre de 2000 y el 25 de octubre de 2002 a fin de que, si ocurriese un siniestro importante, quedase limitada la responsabilidad del número decreciente de Estados miembros del Fondo. Esta póliza de seguro cubre los pagos respecto a dos siniestros, el del *Singapura Timur* y el del *Zeinab*.
- 41 Se han preparado y verificado los estados financieros del Fondo de 1971 sobre la base de empresa en marcha para el plazo finalizado el 31 de diciembre de 2003, ya que continuarán en un futuro previsible las operaciones del Fondo hasta que se hayan efectuado todos los pagos en relación con las reclamaciones pendientes.
- 42 Mi personal tomó nota de que varios Fondos de Reclamaciones Importantes van a cerrarse en 2004, y los excedentes de estas cuentas van a reembolsarse a los contribuyentes de los respectivos Fondos de Reclamaciones Importantes en 2004.

Otros asuntos financieros

Cantidades canceladas y fraude

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

SEGUIMIENTO DE LAS CUESTIONES DE AUDITORÍA DEL EJERCICIO ANTERIOR

- 44 En mi Informe de 2002, informé acerca de la auditoría de mi personal sobre los gastos de reclamaciones, el funcionamiento de los controles financieros, los acuerdos globales, el nuevo Órgano de Auditoría y el cese del Fondo como empresa en marcha. No se plantean cuestiones que no estén cubiertas en mi presente informe.

AGRADECIMIENTO

- 45 Me complace consignar mi aprecio por la cooperación 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 2004

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 2003 DICTAMEN DEL AUDITOR EXTERNO

A: la Asamblea del Fondo internacional de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos, 1971

He verificado 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, 1971, correspondientes al ejercicio que concluyó el 31 de diciembre de 2003. Estos estados financieros son responsabilidad del Director. Mi responsabilidad es expresar un dictamen sobre estos estados financieros basándome en mi auditoría.

Llevé a cabo mi auditoría de acuerdo con las Normas de Auditoría de la Organización Internacional de Entidades Fiscalizadoras Superiores, INTOSAI, y 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 la auditoría de modo que obtenga una certeza razonable de que los estados financieros no contengan errores. Una auditoría supone examinar, a efectos de verificación, las pruebas que justifican las cifras y la publicación 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 2003 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 esenciales, 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
Londres, 30 de junio de 2004

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 2003

	2003		2002	
	£	£	£	£
INGRESOS				
Contribuciones				
Ajuste de evaluaciones de ejercicios anteriores	(5 056)		1 725	
Total contribuciones		(5 056)		1 725
Varios				
Intereses sobre préstamos al Fondo de Reclamaciones				
Importantes relativo al <i>Vistabella</i>	13 170		14 358	
Intereses sobre préstamos al FRI relativo al <i>Pontoon 300</i>	16 522		14 154	
Intereses sobre préstamos al FRI relativo al <i>Nissos Amorgos</i>	13 303		12 402	
Intereses sobre préstamos al FRI relativo al <i>Braer</i>	4 816		879	
Intereses sobre préstamos al FRI relativo al <i>Sea Empress</i>	21 485		-	
Intereses sobre contribuciones vencidas	2 090		2 221	
Menos intereses sobre contribuciones vencidas renunciadas	(21)		-	
Intereses sobre inversiones	88 389		209 027	
Total varios		159 754		253 041
TOTAL INGRESOS		154 698		254 766
GASTOS				
Gastos de la Secretaría				
Obligaciones contraídas		533 140		737 150
Reclamaciones				
Indemnización	951 906		444 012	
Recuperados del asegurador	(518 528)	433 378	(218 107)	225 905
Gastos relativos a las reclamaciones				
Honorarios	190 678		205 765	
Viajes	17 323		26 808	
Varios	531		391	
Recuperados del asegurador	(25 286)		(2 293)	
Total gastos relacionados con las reclamaciones		183 246		230 671
TOTAL GASTOS		1 149 764		1 193 726
(Déficit)/Supéravit de Ingresos sobre Gastos	(995 066)		(938 960)	
Ajuste cambiario		-	(1 115)	
Saldo pasado a cuenta nueva al 1 de enero	5 508 941		6 449 016	
Saldo al 31 de diciembre		4 513 875		5 508 941

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 2003

	<i>Aegean Sea</i>		<i>Braer</i>	
	2003 £	2002 £	2003 £	2002 £
INGRESOS				
Contribuciones				
Ajuste de evaluaciones de ejercicios anteriores	(8 392)	-	(8 232)	-
Total contribuciones	(8 392)	-	(8 232)	-
Ingresos varios				
Intereses sobre contribuciones vencidas	-	-	-	-
Menos intereses sobre contribuciones vencidas renunciadas	-	-	-	-
Intereses sobre inversiones	669 752	1 578 562	-	26 826
Intereses sobre préstamos al FRI relativo al <i>Osung N°3</i>	44 198	48 495	-	-
Intereses sobre préstamos al FRI relativo al <i>Nissos Amorgos</i>	-	-	-	-
Ingresos varios	-	-	-	-
Suma recuperada como resultado del acuerdo global	-	-	-	-
Total varios	713 950	1 627 057	-	26 826
TOTAL INGRESOS	705 558	1 627 057	(8 232)	26 826
GASTOS				
Indemnización/Compensación	2 895 274	26 088 477	-	669 610
Honorarios	897 279	21 663	5 484	517 737
Intereses sobre préstamos del Fondo General	-	-	4 816	879
Viajes	-	4 352	-	-
Varios	(952)	38 563	-	38
TOTAL GASTOS	3 791 601	26 153 055	10 300	1 188 264
(Déficit)/Superávit de ingresos sobre gastos	(3 086 043)	(24 525 998)	(18 532)	(1 161 438)
Ajuste cambiario	4 094	4 161	-	-
Saldo pasado a cuenta nueva el 1 de enero	21 275 306	45 797 143	(53 448)	1 107 990
Saldo al 31 de diciembre	18 193 357	21 275 306	(71 980)	(53 448)

<i>Keumdong N°5</i>		<i>Sea Empress</i>		<i>Nakhodka</i>	
2003	2002	2003	2002	2003	2002
£	£	£	£	£	£
(2 299)	-	-	-	-	-
(2 299)	-	-	-	-	-
-	1 366	-	3 708	19 954	4 561
-	-	-	(70)	-	-
263 177	283 827	450	63 085	508 767	270 797
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	48 432	-
-	-	-	-	-	-
-	-	20 000 000	-	-	14 632 127
263 177	285 193	20 000 450	66 723	577 153	14 907 485
260 878	285 193	20 000 450	66 723	577 153	14 907 485
-	433 247	324 172	3 596 244	-	6 283 689
2 554	-	1 241 708	489 434	14 076	-
-	-	21 485	-	-	-
-	-	-	-	-	-
3	-	182	400	12	8
2 557	433 247	1 587 547	4 086 078	14 088	6 283 697
258 321	(148 054)	18 412 903	(4 019 355)	563 065	8 623 788
-	-	-	-	(365)	(1 297)
6 814 510	6 962 564	86 184	4 105 539	14 413 356	5 790 865
7 072 831	6 814 510	18 499 087	86 184	14 976 056	14 413 356

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 2003

	<i>Sea Prince</i>		<i>Yeo Myung</i>	
	2003 £	2002 £	2003 £	2002 £
INGRESOS				
Contribuciones				
Ajuste de evaluaciones de ejercicios anteriores	(3 902)	-	(453)	-
Total contribuciones	(3 902)	-	(453)	-
Varios				
Intereses sobre contribuciones vencidas	259	1 881	-	247
Intereses sobre inversiones	399 324	392 647	139 987	141 906
Intereses sobre depósito en Tribunal	24 228	-	-	-
Reembolso de depósito en Tribunal	1 112 894	-	-	-
Total varios	1 536 705	394 528	139 987	142 153
TOTAL INGRESOS	1 532 803	394 528	139 534	142 153
GASTOS				
Indemnización/Compensación	9 324	51 818	-	-
Honorarios	55 733	171 545	-	-
Intereses sobre préstamos del FRI relativo al <i>Aegean Sea</i>	-	-	-	-
Intereses sobre préstamos del Fondo General	-	-	-	-
Intereses sobre préstamos del FRI relativo al <i>Nakhodka</i>	-	-	-	-
Viajes	-	3 548	199	-
Varios	22	1 112 938	-	-
TOTAL GASTOS	65 079	1 339 849	199	-
(Déficit)/Superávit de ingresos sobre gastos	1 467 724	(945 321)	139 335	142 153
Ajuste cambiario	(76 677)	-	-	-
Saldo pasado a cuenta nueva el 1 de enero	9 783 210	10 728 531	3 618 948	3 476 795
Saldo al 31 de diciembre	11 174 257	9 783 210	3 758 283	3 618 948

<i>Yuil N°1</i>		<i>Nissos Amorgos</i>		<i>Osung N°3</i>	
2003	2002	2003	2002	2003	2002
£	£	£	£	£	£
(2 697)	-	-	-	-	-
(2 697)	-	-	-	-	-
297	1 468	745	180	3 218	2 015
200 352	226 476	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
200 649	227 944	745	180	3 218	2 015
197 952	227 944	745	180	3 218	2 015
567 455	175 601	3 686 244	861 953	-	-
128 834	10 443	40 336	58 006	-	-
-	-	-	-	44 198	48 495
-	-	13 303	12 402	-	-
-	-	48 432	-	-	-
-	3 548	-	5 320	-	-
19	6	266	83	-	-
696 308	189 598	3 788 581	937 764	44 198	48 495
(498 356)	38 346	(3 787 836)	(937 584)	(40 980)	(46 480)
-	-	(23)	-	-	-
5 634 008	5 595 662	(333 299)	604 285	(1 513 153)	(1 466 673)
5 135 652	5 634 008	(4 121 158)	(333 299)	(1 554 133)	(1 513 153)

ANEXO VII

BALANCE GENERAL DEL FONDO DE 1971 AL 31 DE DICIEMBRE DE 2003

	2003	2002
	£	£
ACTIVO		
Efectivo en bancos y caja	75 867 272	63 299 787
Contribuciones pendientes	781 543	895 637
Intereses sobre contribuciones vencidas	60 653	57 691
Suma adeudada por el Fondo de Reclamaciones Importantes relativo al <i>Vistabella</i>	515 835	490 762
Suma adeudada por el FRI relativo al <i>Pontoon 300</i>	498 809	413 076
Suma adeudada por el FRI relativo al <i>Nissos Amorgos</i> al Fondo General y al FRI del <i>Nakhodka</i>	4 121 158	333 299
Suma adeudada por el FRI relativo al <i>Braer</i>	71 980	53 448
Suma adeudada por el FRI relativo al <i>Osung N°3</i> al FRI del <i>Aegean Sea</i>	1 554 133	1 513 153
Suma adeudada por el Fondo de 1992	-	48 072
Impuesto recuperable	81 887	36 765
Varios por cobrar	20 237	139 890
ACTIVO TOTAL	83 573 507	67 281 580
PASIVO		
Cuentas por pagar	168	1 641
Cuenta de los contribuyentes	133 416	145 476
Suma adeudada al Fondo de 1992	116 525	-
Suma adeudada al FRI relativo al <i>Aegean Sea</i>	18 193 357	21 275 306
Suma adeudada al FRI relativo al <i>Keumdong N°5</i>	7 072 831	6 814 510
Suma adeudada al FRI relativo al <i>Sea Empress</i>	18 499 087	86 184
Suma adeudada al FRI relativo al <i>Nakhodka</i>	14 976 056	14 413 356
Suma adeudada al FRI relativo al <i>Sea Prince</i>	11 174 257	9 783 210
Suma adeudada al FRI relativo al <i>Yeo Myung</i>	3 758 283	3 618 948
Suma adeudada al FRI relativo al <i>Yuil N°1</i>	5 135 652	5 634 008
PASIVO TOTAL	79 059 632	61 772 639
SALDO DEL FONDO GENERAL	4 513 875	5 508 941
PASIVO TOTAL Y SALDO DEL FONDO GENERAL	83 573 507	67 281 580

ANEXO VIII

**ESTADO DEL FLUJO DE EFECTIVO DEL FONDO DE 1971 CORRESPONDIENTE
AL EJERCICIO ECONÓMICO DEL 1 DE ENERO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2003**

	2003		2002	
	£	£	£	£
Efectivo al 1 de enero		63 299 787		88 126 932
ACTIVIDADES OPERATIVAS				
Superávit operativo	9 960 560		(27 238 529)	
Aumento/(Disminución) en Deudores	233 735		(104 231)	
Aumento/(Disminución) en Acreedores	98 118		(683 169)	
Flujo de efectivo neto de actividades operativas		10 292 413		(28 025 929)
RENDIMIENTO SOBRE LAS INVERSIONES				
Intereses sobre las inversiones	2 275 072		3 198 784	
Entrada de efectivo neto de los rendimientos sobre las inversiones		2 275 072		3 198 784
Efectivo al 31 de diciembre		75 867 272		63 299 787

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 2003

Contenido:

- SINOPSIS
- ALCANCE Y ENFOQUE DE LA AUDITORÍA
- CONCLUSIONES DETALLADAS
- SEGUIMIENTO DE LAS CUESTIONES DE LA AUDITORÍA ANTERIOR
- AGRADECIMIENTO

SINOPSIS

Resultados generales de la auditoría

- 1 He verificado 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 de Auditoría de la Organización Internacional de Entidades Fiscalizadoras Superiores, INTOSAI, y 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 un dictamen sin reservas sobre los estados financieros del Fondo de 1992 correspondientes al ejercicio económico finalizado el 31 de diciembre de 2003.
- 3 Las observaciones derivadas de la auditoría figuran a continuación y en la sección de este informe titulada Conclusiones Detalladas.

Sobre los gastos de reclamaciones

- 4 Los pagos totales del Fondo de 1992 por reclamaciones o relativos a reclamaciones en 2003 ascendieron a £69,8 millones. Mi personal examinó una muestra de estos pagos de reclamaciones y los consideró adecuadamente justificados y conformes con el Reglamento y los procedimientos establecidos del Fondo. 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.

Sobre las Oficinas de Tramitación de Reclamaciones

- 5 Se establecieron Oficinas de Reclamaciones en La Coruña, España, en 2002 y en Burdeos, Francia, en 2003 para tramitar las reclamaciones de indemnización derivadas del siniestro del *Prestige*, que ocurrió en noviembre de 2002.
- 6 A fines de 2003, los pagos combinados de las reclamaciones a través de estas oficinas sólo ascendían a un total de £511. Mi personal piensa visitar estas oficinas a fines de 2004 para examinar la eficacia operativa de los procedimientos y controles locales sobre la tramitación y el pago de las reclamaciones.

Sobre el funcionamiento de los controles financieros en la Secretaría del Fondo

- 7 Además de la sustancial labor de auditoría sobre las reclamaciones y pagos relativos a reclamaciones arriba mencionados, mi personal efectuó un examen anual de los sistemas generales de control financiero que operan en la Secretaría del Fondo. El examen cubrió los procedimientos en relación con:
- Contribuciones y otros ingresos;
 - reclamaciones y pagos relativos a reclamaciones;
 - gastos de la Secretaría (personal y otros gastos administrativos);
 - efectivo e inversiones; y
 - saldos en los Fondos de Reclamaciones Importantes.
- 8 Mi personal halló que estos sistemas contaban con controles satisfactorios y que se habían respetado los procedimientos de control en el transcurso del ejercicio económico. 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 la política de inversión declarada del Fondo, que abarca la idoneidad y el alcance de la inversión en distintas instituciones financieras.

Sobre la labor del Órgano de Auditoría

- 9 Como señalé en mi último Informe, en 2002 se creó un comité de auditoría (denominado por los Fondos “Órgano de Auditoría”). Mi personal asistió a las cuatro reuniones del Órgano de Auditoría celebradas en 2003. En dichas reuniones se examinó una serie de cuestiones, entre ellas el progreso y los resultados de la auditoría y la gestión de riesgos.
- 10 Si bien la gestión de riesgos es responsabilidad de la Secretaría de los FIDAC, el Órgano de Auditoría acordó que sería útil que examinase los riesgos con que se enfrentaban los FIDAC. Mi personal brindó asesoramiento y prestó asistencia en la elaboración de un mapa de riesgos y en la preparación de un enunciado de riesgos estratégicos. La Secretaría ha clasificado los riesgos estratégicos clave de los Fondos en las áreas de la continuidad comercial, procesos de tramitación de reclamaciones, riesgo financiero, gestión de recursos humanos y riesgo de reputación. Está en marcha la labor para identificar los riesgos específicos para cada una de estas cinco áreas.
- 11 La eficaz y productiva labor del Órgano de Auditoría, y la evolución de su cobertura para abarcar el riesgo comercial e institucional, representa una contribución significativa a los dispositivos de gobierno del Fondo y a la gestión de las operaciones y recursos del mismo.

En resumen

- 12 La Secretaría del Fondo no es de grandes dimensiones y brinda un nivel responsable y muy eficaz de control y gestión financieros. Los resultados de nuestra labor de auditoría para 2003 fueron plenamente satisfactorios y el examen de auditoría de mi personal sirve para facilitar a la Asamblea un alto grado de seguridad sobre la idoneidad del gobierno y la gestión financiera de los FIDAC.

ALCANCE Y ENFOQUE DE LA AUDITORÍA

Alcance de la auditoría

- 13 He verificado 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 2003. Mi examen se llevó a cabo teniendo debidamente 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 un dictamen sobre los mismos basándome en las pruebas obtenidas en mi auditoría.

Objetivo de la auditoría

- 14 El principal objetivo de la auditoría fue permitirme formar una opinión en cuanto a si los ingresos y los gastos registrados en 2003 por el Fondo General y los Fondos de Reclamaciones Importantes habían sido recibidos y contraídos para los fines aprobados por la Asamblea del Fondo de 1992; si los ingresos y los gastos fueron correctamente 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 2003.

Normas de la auditoría

- 15 Mi auditoría de los estados financieros del Fondo de 1992 correspondientes a 2003 se llevó a cabo de conformidad con las Normas de Auditoría de la Organización Internacional de Entidades Fiscalizadoras Superiores, INTOSAI, y 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 la auditoría de manera tal que obtenga una certeza razonable de que los estados financieros del Fondo de 1992 no contengan errores de fondo.

Enfoque de la auditoría

- 16 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 1992 y que se presentaran fielmente.
- 17 De conformidad con las Normas de Auditoría pertinentes, mi auditoría entrañó el examen basado en pruebas de los justificantes de los importes y de la publicación de las cuentas de 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, gastos, saldos bancarios y saldos en los Fondos de Reclamaciones Importantes;
 - pruebas sustantivas de 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 1992 y que se presentaran fielmente.
- 18 Estos procedimientos de auditoría tienen como finalidad principal formar una opinión 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

- 19 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.

Conclusión de la auditoría

- 20 Mi examen no reveló deficiencia o error alguno que considerara esencial para la exactitud, integridad y validez de los estados financieros en su conjunto. En consecuencia, he pronunciado un dictamen de auditoría sin reservas sobre los estados financieros del Fondo de 1992 correspondientes al ejercicio económico finalizado el 31 de diciembre de 2003.

CONCLUSIONES DETALLADAS

Gastos de reclamaciones

- 21 Los pagos totales del Fondo de 1992 por reclamaciones o relativos a reclamaciones en 2003 ascendieron a £69,8 millones (£34,7 millones en 2002) y se efectuaron casi totalmente con respecto a los siniestros del *Prestige* y el *Erika* (62 por ciento y 37 por ciento respectivamente).
- 22 Mi personal examinó una muestra de estos pagos que constituyen 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 Director Adjunto, el Jefe del Departamento de Reclamaciones y los Responsables de Reclamaciones.
- 23 Además, mi personal revisó las reclamaciones para asegurarse de 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 de la manera más rápida posible, teniendo en cuenta al mismo tiempo los debidos intereses del Fondo y de los demandantes.
- 24 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.

Oficinas de Tramitación de Reclamaciones

- 25 Se establecieron Oficinas de Reclamaciones en La Coruña, España, en 2002 y en Burdeos, Francia, en 2003 para tramitar las reclamaciones de indemnización derivadas del siniestro del *Prestige*, que ocurrió en noviembre de 2002.
- 26 A fines de 2003, se habían presentado reclamaciones por un total de £379 millones y £5,1 millones respectivamente. Sin embargo, se habían efectuado pagos combinados de sólo £511 a través de estas oficinas, ya que los pagos que se habían necesitado hasta entonces se realizaron a través de la oficina del Fondo en Londres. Mi personal piensa visitar esas Oficinas a fines de 2004 para examinar si se han establecido procedimientos y controles locales satisfactorios para la tramitación y pago de las reclamaciones y para examinar su eficacia operativa.

Controles financieros en la Secretaría del Fondo

- 27 Como parte de la auditoría de 2003, mi personal examinó los principales sistemas de control financiero en la Secretaría del Fondo de 1992 en relación con:
- Contribuciones y otros ingresos;
 - reclamaciones y pagos relativos a éstas;
 - gastos de la Secretaría (personal y otros gastos administrativos);
 - efectivo e inversiones; y
 - saldos en los Fondos de Reclamaciones Importantes.
- 28 Mi personal confirmó que existían controles satisfactorios para estos sistemas; y las pruebas de auditoría indicaron que se habían respetado los procedimientos de control durante el ejercicio financiero.
- 29 En cuanto a los controles relacionados con las inversiones de efectivo mantenido en espera de la liquidación de las reclamaciones, el Fondo de 1992 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 existente somete esta política a revisiones y asesora al Director con respecto a las instituciones idóneas para colocar las inversiones del Fondo.

- 30 Mi personal examinó las recomendaciones formuladas por el Órgano Asesor de Inversiones al Fondo y comprobó 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.

Nuevo Fondo de Reclamaciones Importantes

- 31 En 2003, los gastos del siniestro del *Prestige* rebasaron 4 millones de Derechos Especiales de Giro, y se inició un Fondo de Reclamaciones Importantes.
- 32 Mi personal verificó que se había establecido una cuenta del Fondo de Reclamaciones Importantes; y verificó también el pago de £39 914 906 al Gobierno español, autorizado por la 8ª sesión de la Asamblea.

Labor del Órgano de Auditoría

- 33 Como señalé en mi Informe anterior, en 2002 se creó un comité de auditoría (denominado por los Fondos “Órgano de Auditoría”). En la sesión conjunta del Consejo Administrativo del Fondo de 1971 y la Asamblea del Fondo de 1992, en octubre de 2002, se eligieron siete miembros del Órgano de Auditoría. Éste presentó su primer informe a los órganos rectores en octubre de 2003.
- 34 La creación del Órgano de Auditoría representó una importante iniciativa en el gobierno y gestión financiera de las operaciones de los Fondos. Mi personal asistió a las cuatro reuniones del Órgano de Auditoría celebradas en 2003. En dichas reuniones se examinó una serie de cuestiones, entre ellas el progreso y los resultados de la auditoría y la gestión de riesgos.
- 35 Si bien la gestión de riesgos es responsabilidad de la Secretaría de los FIDAC, el Órgano de Auditoría acordó que sería útil que examinase los riesgos con que se enfrentaban los FIDAC y facilitase algún aporte a la elaboración de dispositivos sistemáticos de gestión de riesgos.
- 36 La Secretaría ha estado trabajando con un consultor externo y con el asesoramiento y asistencia de mi personal para confeccionar un “mapa” de riesgos de los FIDAC. En primer lugar, la Secretaría ha adelantado la articulación de un enunciado de riesgos estratégicos y ha clasificado los riesgos estratégicos clave de los Fondos en cinco áreas:
- Continuidad comercial
 - Proceso de tramitación de reclamaciones
 - Riesgo financiero
 - Gestión de recursos humanos
 - Riesgo de reputación
- 37 Está en marcha la labor para identificar los riesgos específicos para cada una de estas cinco áreas. Mi personal continuará apoyando y contribuyendo a la elaboración de los dispositivos de gestión de riesgos en consulta con la Secretaría y el Órgano de Auditoría.

Otros asuntos financieros

Fiscalización de suministros y equipo

- 38 En la nota 14 b) de los estados financieros se notifica el valor de los suministros y equipo al 31 de diciembre de 2003 en £372 589. De conformidad con la política contable declarada, no se incluye la adquisición de equipo, mobiliario, aparatos de oficina, suministros y libros de biblioteca en el balance del Fondo de 1992, sino que se carga como gastos al efectuar la adquisición.

- 39 Mi personal llevó a cabo un examen de prueba de la existencia y valoración de los suministros y equipo en virtud del artículo 13.16 d) del Reglamento financiero. Como resultado de este examen tengo la certeza de que los registros de suministros y equipo al 31 de diciembre de 2003 reflejan adecuadamente el activo de que dispone el Fondo de 1992. Éste no notificó pérdidas durante el ejercicio.

Cantidades canceladas y fraude

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

SEGUIMIENTO DE LAS CUESTIONES FORMULADAS EN LA AUDITORÍA DEL EJERCICIO ANTERIOR

- 41 En mi Informe de 2002, informé acerca de la auditoría de mi personal sobre los gastos de reclamaciones; su visita de auditoría a la Oficina de Tramitación de Reclamaciones de Lorient; el funcionamiento de los controles financieros; los acuerdos globales; y el nuevo Órgano de Auditoría. No se plantean cuestiones que no estén cubiertas en mi presente informe.

AGRADECIMIENTO

- 42 Me complace consignar mi aprecio por la cooperación 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 2004

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 2003 DICTAMEN DEL AUDITOR EXTERNO

A: la Asamblea del Fondo internacional de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos, 1992

He verificado los estados financieros adjuntos, que comprenden los Estados financieros I a VII, los Apéndices I a III y las Notas del Fondo internacional de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos, 1992, correspondientes al ejercicio que concluyó el 31 de diciembre de 2003. Estos estados financieros son responsabilidad del Director. Mi responsabilidad es expresar un dictamen sobre estos estados financieros basándome en mi auditoría.

Llevé a cabo mi auditoría de acuerdo con las Normas de Auditoría de la Organización Internacional de Entidades Fiscalizadoras Superiores, INTOSAI, y las Normas Comunes de Auditoría del Grupo de Auditores Externos de las Naciones Unidas, de los organismos especializados y del Organismo Internacional de Energía Atómica, según corresponda. Tales normas exigen que planee y lleve a cabo la auditoría de modo que obtenga una certeza razonable de que los estados financieros no contengan errores. Una auditoría supone examinar, a efectos de verificación, las pruebas que justifican las cifras y la publicación de datos de los estados financieros. Asimismo, una auditoría supone evaluar los principios de contabilidad utilizados y los 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 2003 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 esenciales, 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
Londres, 30 de junio de 2004

ANEXO XI

FONDO GENERAL

FONDO DE 1992: CUENTA DE INGRESOS Y GASTOS CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO ECONÓMICO DEL 1 DE ENERO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2003

	2003		2002	
	£	£	£	£
INGRESOS				
Contribuciones				
Contribuciones	2 828 982		4 874 981	
Ajuste de evaluación de ejercicios anteriores	11 148		1 034	
Total contribuciones	2 840 130		4 876 015	
Varios				
Ingresos varios	680		8 842	
Intereses sobre préstamo al Fondo SNP	1 230		611	
Intereses sobre préstamo al Fondo Complementario	723		-	
Intereses sobre préstamo al Fondo de Reclamaciones				
Importantes del <i>Prestige</i>	4 932		-	
Intereses sobre contribuciones vencidas	10 136		6 874	
Intereses sobre inversiones	925 862		888 964	
Total varios	943 563		905 291	
TOTAL INGRESOS	3 783 693		5 781 306	
GASTOS				
Gastos de la Secretaría				
Obligaciones contraídas		2 010 655		1 662 701
Reclamaciones				
Indemnización		419 882		444 012
Gastos relacionados con reclamaciones				
Honorarios	3 381 479		101 718	
Viajes	41 915		17 771	
Varios	11 033		638	
Total gastos relacionados con reclamaciones	3 434 427		120 127	
TOTAL GASTOS	5 864 964		2 226 840	
(Déficit)/Superávit de Ingresos sobre Gastos	(2 081 271)		3 554 466	
Ajuste cambiario	6 802		(7)	
Saldo pasado a cuenta nueva al 1 de enero	23 640 071		20 085 612	
Saldo al 31 de diciembre	21 565 602		23 640 071	

ANEXO XII

FONDO DE RECLAMACIONES IMPORTANTES
**FONDO DE 1992: CUENTA DE INGRESOS Y GASTOS CORRESPONDIENTE AL
 EJERCICIO ECONÓMICO DEL 1 DE ENERO AL 31 DE DICIEMBRE 2003**

	<i>Nakhodka</i>		<i>Erika</i>		<i>Prestige</i>	
	2003 £	2002 £	2003 £	2002 £	2003 £	2002 £
INGRESOS						
Contribuciones						
Contribuciones (sexta recaudación)	-	10 963 750	-	-	-	-
Contribuciones (cuarta recaudación)	-	-	27 999 938	-	-	-
Contribuciones (tercera recaudación)	-	-	-	24 999 978	-	-
Total contribuciones	-	10 963 750	27 999 938	24 999 978	-	-
Varios						
Intereses sobre préstamo al FRI del <i>Prestige</i>	60 631	-	-	-	-	-
Intereses sobre contribuciones vencidas	134	13 155	22 077	19 918	-	-
Menos intereses sobre contribuciones vencidas renunciadas	-	(29)	-	(578)	-	-
Intereses sobre inversiones	1 278 706	950 056	3 010 374	2 407 587	-	-
Suma recuperada como resultado del acuerdo global	-	16 272 186	-	-	-	-
Total varios	1 339 471	17 235 368	3 032 451	2 426 927	-	-
TOTAL INGRESOS	1 339 471	28 199 118	31 032 389	27 426 905	-	-
GASTOS						
Indemnización	-	12 952 288	23 218 618	15 730 700	39 914 906	-
Honorarios	18 456	618 896	2 659 213	4 693 769	19 385	-
Intereses sobre préstamos del Fondo General	-	-	-	-	4 932	-
Intereses sobre préstamo del FRI del <i>Nakhodka</i>	-	-	-	-	60 631	-
Viajes	-	92 111	5 787	21 943	4 309	-
Varios	19	10 975	1 395	12 754	2 498	-
TOTAL GASTOS	18 475	13 674 270	25 885 013	20 459 166	40 006 661	-
(Déficit)/Superávit de Ingresos sobre Gastos	1 320 996	14 524 848	5 147 376	6 967 739	(40 006 661)	-
Ajuste cambiario	-	(58 288)	(11 120)	135 001	(383)	-
Saldo pasado a cuenta nueva al 1 de enero	36 799 343	22 332 783	62 363 760	55 261 020	-	-
Saldo al 31 de diciembre	38 120 339	36 799 343	67 500 016	62 363 760	40 007 044	-

ANEXO XIII

BALANCE GENERAL DEL FONDO DE 1992 AL 31 DE DICIEMBRE DE 2003

	2003	2002
	£	£
ACTIVO		
Efectivo en bancos y en caja	88 672 665	124 145 243
Contribuciones pendientes	71 578	190 472
Intereses sobre contribuciones vencidas pendientes	11 250	20 629
Suma adeudada del FRI del <i>Prestige</i> al Fondo General y al FRI del <i>Nakhodka</i>	40 007 044	-
Suma adeudada del Fondo SNP	37 511	26 793
Suma adeudada del Fondo Complementario	38 506	-
Suma adeudada del Fondo de 1971	116 525	-
Impuesto recuperable	181 313	298 563
Varios por cobrar	170 086	111 405
ACTIVO TOTAL	129 306 478	124 793 105
PASIVO		
Fondo de Previsión del personal	1 779 825	1 519 143
Suma adeudada al Fondo de 1971	-	48 072
Cuentas por pagar	18 109	8 691
Obligaciones no liquidadas	98 261	50 294
Contribuciones pagadas con antelación	220 938	351 912
Cuenta de los contribuyentes	3 388	11 819
Suma adeudada al FRI del <i>Nakhodka</i>	38 120 339	36 799 343
Suma adeudada al FRI del <i>Erika</i>	67 500 016	62 363 760
PASIVO TOTAL	107 740 876	101 153 034
SALDO DEL FONDO GENERAL	21 565 602	23 640 071
PASIVO TOTAL Y SALDO DEL FONDO GENERAL	129 306 478	124 793 105

ANEXO XIV

ESTADO DEL FLUJO DE EFECTIVO DEL FONDO DE 1992 CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO ECONÓMICO DEL 1 DE ENERO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2003

	2003		2002	
	£	£	£	£
Efectivo al 1 de enero		124 145 243		97 863 543
ACTIVIDADES OPERATIVAS				
Superávit/(Déficit) Operativo	(40 839 203)		20 877 152	
Aumento/(Disminución) en Deudores	21 093		702 717	
Aumento/(Disminución) en Acreedores	36 693		373 648	
Flujo de efectivo neto proveniente de actividades operativas		(40 781 417)		21 953 517
RENDIMIENTO SOBRE LAS INVERSIONES				
Intereses sobre las inversiones	5 308 839		4 328 183	
Entrada de efectivo neto proveniente de los rendimientos sobre las inversiones		5 308 839		4 328 183
Efectivo al 31 de diciembre		88 672 665		124 145 243

ANEXO XV

FONDO DE 1971: CIFRAS FINANCIERAS CLAVE CORRESPONDIENTES A 2004
 (INGRESOS/GASTOS DE 2004 EN CIFRAS REDONDAS A RESERVA DE LA VERIFICACIÓN DEL
 AUDITOR EXTERNO)

INGRESOS

	2004
	£
Contribuciones anuales de 2003 recibidas en 2004	16 788 000
Otros ingresos:	
Intereses sobre inversiones	1 990 000
Reembolso del depósito efectuado ante el tribunal (siniestro <i>Keumdong N°5</i>)	795 000
TOTAL INGRESOS	19 573 000
Reembolso a los contribuyentes de superávit relativo a los Fondos de Reclamaciones Importantes	(69 576 000)

COSTES DE LA SECRETARÍA CONJUNTA DEL FONDO DE 1971 Y DEL FONDO DE 1992

	2004	2003
	£	£
Presupuesto	3 292 250	3 012 857
Gastos	2 635 000	2 543 795
Sólo Fondo de 1971		
Disolución:		
Presupuesto	250 000	250 000
Gastos	17 145	-

GASTOS DE RECLAMACIONES

	2004	2004	2004
	£	£	£
Siniestro	Indemnización/ resarcimiento	Gastos relativos a reclamaciones	Total
<i>Nissos Amorgos</i>	4 716 000	149 000	4 865 000
<i>Yuil N°1</i>	706 000	202 000	908 000
<i>Keumdong N° 5</i>	85 000	-	85 000
<i>Pontoon 300</i>	-	87 000	87 000
Otros siniestros	4 000	139 000	143 000
TOTAL GASTOS DE RECLAMACIONES	5 511 000	577 000	6 088 000

ANEXO XVI

FONDO DE 1992: CIFRAS FINANCIERAS CLAVE CORRESPONDIENTES A 2004
 (INGRESOS/GASTOS DE 2004 EN CIFRAS REDONDAS A RESERVA DE LA VERIFICACIÓN DEL
 AUDITOR EXTERNO)

INGRESOS

	2004 £
Contribuciones anuales de 2003 recibidas en 2004:	
Fondo General	6 894 000
Fondo de Reclamaciones Importantes del <i>Prestige</i>	73 797 000
Otros ingresos:	
Intereses sobre inversiones	4 690 000
TOTAL INGRESOS	85 381 000
Reembolso a los contribuyentes del superávit relativo a los Fondos de Reclamaciones Importantes	(37 700 000)

COSTES DE LA SECRETARÍA CONJUNTA DEL FONDO DE 1992 Y DEL FONDO DE 1971

	2004 £	2003 £
Presupuesto	3 292 250	3 012 857
Gastos	2 635 000	2 543 795

GASTOS DE RECLAMACIONES

	2004 £	2004 £	2004 £
Siniestro	Indemnización	Gastos relativos a reclamaciones	Total
<i>Erika</i>	7 503 000	2 009 000	9 512 000
<i>Prestige</i>	123 000	2 614 000	2 737 000
<i>Kyung Won</i>	1 567 000	149 000	1 716 000
Siniestro en Bahrein	363 000	9 000	372 000
Otros siniestros	0	209 000	209 000
TOTAL GASTOS DE RECLAMACIONES	9 556 000	4 990 000	14 546 000

ANEXO XVII

FONDO DE 1992: HIDROCARBUROS SUJETOS A CONTRIBUCIÓN RECIBIDOS EN EL AÑO CIVIL DE 2003 EN LOS TERRITORIOS DE ESTADOS QUE ERAN MIEMBROS DEL FONDO DE 1992 AL 31 DE DICIEMBRE DE 2004

De conformidad con los informes al 31 de diciembre de 2004

Estado Miembro	Hidrocarburos sujetos a contribución (toneladas)	% del Total
Japón	252 748 856	18,70%
Italia	133 602 437	9,89%
República de Corea	114 418 021	8,47%
Países Bajos	107 776 492	7,97%
Francia	98 979 302	7,32%
India	97 394 756	7,21%
Canadá	77 913 816	5,77%
Reino Unido	69 153 635	5,12%
Singapur	68 357 194	5,06%
España	62 067 283	4,59%
Alemania	36 907 138	2,73%
Australia	29 942 181	2,22%
Turquía	25 383 329	1,88%
Grecia	21 474 916	1,59%
Suecia	21 124 350	1,56%
Noruega	19 300 287	1,43%
Portugal	14 572 880	1,08%
México	12 420 610	0,92%
Filipinas	11 621 983	0,86%
Finlandia	11 411 489	0,84%
Bélgica	7 505 022	0,56%
Venezuela	6 561 334	0,49%
Dinamarca	5 329 791	0,39%
Nueva Zelanda	5 121 914	0,38%
Marruecos	4 607 100	0,34%
Irlanda	4 186 385	0,31%
China (Región Administrativa Especial de Hong Kong)	3 938 735	0,29%
Túnez	3 844 545	0,28%
Croacia	3 697 498	0,27%
Federación de Rusia	3 440 569	0,25%
Jamaica	2 235 272	0,17%
Sri Lanka	2 045 118	0,15%
Chipre	1 997 228	0,15%
Ghana	1 910 086	0,14%
Camerún	1 748 305	0,13%
Angola	1 717 793	0,13%
Uruguay	1 637 280	0,12%
Malta	1 398 551	0,10%
Argelia	613 950	0,05%
Madagascar	454 157	0,03%
Mauricio	373 088	0,03%
Kenya	341 055	0,03%
Barbados	176 620	0,01%
	1 351 452 351	100,00%

Notas

Informe cero de Antigua y Barbuda, Belice, Brunei Darussalam, Emiratos Árabes Unidos, Eslovenia, Fiji, Islandia, Islas Marshall, Letonia, Liberia, Lituania, Mónaco, Mozambique, Namibia, Omán, Papua Nueva Guinea, Polonia, Qatar, Seychelles, Tonga y Vanuatu.

Ningún informe de Argentina, Bahamas, Bahrein, Cabo Verde, Camboya, Colombia, Comoras, Congo, Djibouti, Dominica, Gabón, Georgia, Granada, Guinea, Nigeria, Panamá, República Dominicana, República Unida de Tanzania, Samoa, San Vicente y Las Granadinas, Sierra Leona y Trinidad y Tabago.

ANEXO XVIII

FONDO DE 1971: RESUMEN DE SINIESTROS (31 DE DICIEMBRE DE 2004)

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

- Limpieza
- Medidas preventivas
- Relacionados con la pesca
- Relacionados con el turismo
- Relacionados con la agricultura
- Otras pérdidas de ingresos
- Otros daños materiales
- Daños al medio ambiente/estudios

Cuando se muestran reclamaciones, en el cuadro, como acordadas significa que las cantidades han sido acordadas con los demandantes, pero no necesariamente que han sido pagadas o liquidadas íntegramente.

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 éste 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 —¥9 427 585 ¥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 —¥211 370 ¥10 399 705	
Abordaje	100	Limpieza Relacionadas con la pesca Compensación ¥10 408 369 ¥92 696 505 —¥2 030 785 ¥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 indemnización.
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 indemnización 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 <u>¥5 211 110</u> ¥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 (Rbls 1 417 448) no fueron pagadas por el Fondo de 1971 ya que la URSS no era Miembro del Fondo de 1971 en el momento del siniestro.
Abordaje	15		Los daños totales son inferiores a la responsabilidad del propietario del buque (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 ¥1 792 100 ¥368 510 ¥1 049 920 ¥3 210 530	
Mal manejo de la carga	3	Limpieza Compensación ¥5 490 570 ¥623 840 ¥6 114 410	
Abordaje	30	Limpieza Relacionadas con la pesca Compensación ¥48 883 038 ¥560 588 ¥869 040 ¥50 312 666	¥45 038 833 recuperados por vía de recurso.
Rebose durante operación de abastecimiento	Desconocida	Limpieza Compensación ¥96 431 ¥1 338 000 ¥1 434 431	¥430 329 recuperados por vía de recurso.
Abordaje	800	Limpieza Relacionadas con la pesca Compensación SEK15 523 813 SEK530 239 SEK795 276 SEK16 849 328	
Mal manejo de la carga	Desconocida	Otros daños materiales Compensación ¥1 087 700 ¥200 800 ¥1 288 500	
Mal manejo de la carga	20		Los daños totales son inferiores a la responsabilidad del propietario del buque (se acordó £130 000 por limpieza).
Encalladura	185	Limpieza Can\$12 831 892	
Hundimiento	110	Limpieza Relacionadas con la pesca Compensación £249 630 £9 879 £17 155 £276 663	
Hundimiento	Desconocida	Limpieza Limpieza FFr8 237 529 £14 250	
Encalladura	Desconocida	Limpieza Relacionadas con la pesca Compensación ¥2 119 966 ¥4 024 863 ¥880 880 ¥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 FFr270 035 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 Medidas preventivas Turismo Costes financieros Cuantías otorgadas por el tribunal penal Reclamaciones previamente liquidadas Varios Compensación	Pts 8 696 000 000 Pts 1 729 240 000 Pts 708 033 000 Pts 13 810 000 Pts 371 680 000 Pts 893 880 000 Pts 1 263 150 000 <u>Pts 252 990 000</u> Pts 13 928 783 000 Pts 278 197 307	El propietario del buque y el asegurador pagaron Pts 840 000 000. 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 Pts 6 386 921 613. El Fondo también pagó Pts 1 263 150 000 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	£593 883 £38 538 451 £77 375 £3 572 392 £8 904 047 <u>£252 790</u> £51 938 938	El asegurador del propietario del buque pagó £6 213 497. El Fondo de 1971 pagó £45 725 441 en indemnización. Está pendiente de juicio una reclamación por £1,4 millones. El asegurador del propietario del buque pagará cualquier cuantía adjudicada.
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	Yeosu, 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	Mohamédia, 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) Compensación Relacionadas con la pesca (reclamadas)	El asegurador del propietario del buque pagó Won 64 560 080. Reclamaciones de pesca pendientes de apelación ante el Tribunal Supremo.
		Won 5 602 021 858 <u>Won 10 530 130 111</u> Won 16 146 358 015 Won 12 857 130 Won 2 756 471 759	
Encalladura	200	Limpieza (pagadas) Relacionadas con la pesca (reclamadas) Otras pérdidas de ingresos (reclamadas) Daños morales (reclamadas)	El asegurador del propietario del buque pagó Drs 356 204 011.
		Drs 356 204 011 Drs 1 044 000 000 Drs 1 671 000 000 <u>Drs 378 000 000</u> Drs 3 449 204 011	
Abordaje	16 000		Se concertó un acuerdo ajeno a los Convenios entre el Gobierno de Fujairah y el propietario del buque. El Fondo de 1971 desconoce las condiciones del acuerdo. El Fondo de 1971 no tendrá que pagar ninguna indemnización.
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	Yeosu, República de Corea	Chipre	144 567	Won 18 308 275 906
80	<i>Yeo Myung</i>	3.8.95	Yeosu, 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	Busán, República de Corea	República de Corea	1 591	Won 351 924 060
84	<i>Honam Sapphire</i>	17.11.95	Yeosu, República de Corea	Panamá	142 488	14 000 000 DEG
85	<i>Toko Maru</i>	23.1.96	Anegasaki, Japón	Japón	699	¥18 769 567 (estimación)

Causa del siniestro	Cantidad de hidrocarburos derramados (toneladas)	Indemnización (cuantías pagadas por el Fondo de 1971, a menos que se indique lo contrario)	Notas
Encalladura	1	Limpieza Won 43 517 127	
Encalladura	5 035	Limpieza (pagadas) Relacionadas con la pesca (pagadas) Relacionadas con el turismo (pagadas) Retirada de hidrocarburos (pagadas) Estudios ambientales (pagadas) Won 20 709 245 359 Won 19 836 456 445 Won 538 000 000 Won 8 420 123 382 Won 723 490 410 Won 50 227 315 596	El asegurador del propietario del buque pagó Won 18 308 275 906.
		Limpieza (pagadas) Compensación (pagadas) ¥357 214 Won 7 410 928 540	
Abordaje	40	Limpieza (pagadas) Relacionadas con la pesca (pagadas) Relacionadas con el turismo (pagadas) Won 684 000 000 Won 600 000 000 Won 269 029 739 Won 1 553 029 739	El asegurador del propietario del buque pagó Won 560 945 437.
		<i>Reclamaciones pendientes en el tribunal:</i> Relacionadas con la pesca Won 335 000 000	
Mal manejo del suministro de hidrocarburos	0,5	Limpieza (pagadas) Compensación (pagadas) ¥8 650 249 ¥984 327 ¥9 634 576	El asegurador del propietario del buque pagó ¥3 718 455.
		Otros daños materiales (acordadas) Otras pérdidas de ingresos (acordadas) US\$3 103 US\$2 560 US\$5 663	
Abordaje	94	Limpieza Relacionadas con la pesca Compensación ¥314 838 937 ¥46 726 661 ¥5 012 855 ¥366 578 453	¥279 973 101 recuperados por vía de recurso.
Hundimiento	Desconocida	Limpieza (pagadas) Relacionadas con la pesca (pagadas) Operación de retirada de hidrocarburos (pagadas) Won 12 393 138 987 Won 7 960 494 932 Won 6 824 362 810 Won 27 177 996 729	
Choque contra defensa	1 800	Limpieza (pagadas) Relacionadas con la pesca (pagadas) Estudios del medio ambiente (reclamadas) Won 9 033 000 000 Won 1 112 000 000 Won 114 000 000 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	€6 576 109 millones (estimación)
89	<i>N°1 Yung Jung</i>	15.8.96	Busán, 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	Bs3 473 millones (estimación)
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	Busán, República de Corea	República de Corea	896	Won 246 millones

Causa del siniestro	Cantidad de hidrocarburos derramados (toneladas)	Indemnización (cuantías pagadas por el Fondo de 1971, a menos que se indique lo contrario)	Notas	
Encalladura	72 360	Limpieza (pagadas)	£22 773 470	El asegurador del propietario del buque pagó £7 395 748.
		Otros daños materiales (pagadas)	£443 972	
		Relacionadas con la pesca (pagadas)	£10 154 314	
		Relacionadas con el turismo (pagadas)	£2 389 943	
		Otras pérdidas de ingresos (pagadas)	<u>£1 044 785</u>	
			£36 806 484	
	Compensación (pagadas)	£1 835 035		
Mal manejo del suministro de hidrocarburos	0,3	Limpieza	¥1 981 403	¥1 197 267 recuperados por vía de recurso.
		Compensación	<u>¥297 066</u>	
			¥2 278 469	
Mal manejo del suministro de hidrocarburos	30	Limpieza y daños materiales (pagadas)	€2 500 000	El asegurador del propietario del buque pagó todas las reclamaciones.
		Relacionadas con la pesca (pagadas)	€1 100 000	
		Turismo (pagadas)	€150 000	
		Varios (pagadas)	<u>€24 000</u>	
			€3 774 000	
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 liquidadas 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 ¥10 956 930 000 y los Fondos pagaron ¥15 130 970 000, de los cuales el Fondo de 1992 pagó ¥7 422 192 000 y el Fondo de 1971 pagó ¥7 708 778 000.
		Relacionadas con la pesca (pagadas)	¥1 769 172 000	
		Relacionadas con el turismo (pagadas)	¥1 342 164 000	
		Calzada (pagadas)	<u>¥2 048 152 000</u>	
			¥26 087 900 000	
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 (acordadas)	Bs3 523 252 942	El asegurador del propietario del buque pagó Bs1 254 619 385 y US\$4 008 347. El Fondo de 1971 pagó Bs17 501 083 y US\$9 745 882.
		Limpieza (acordadas)	US\$35 850	
		Limpieza (reclamadas)	Bs78 906 071	
		Relacionadas con la pesca (acordadas)	Bs133 011 848	
		Relacionadas con la pesca (acordadas)	US\$16 033 390	Limpieza (reclamada) acordada en Bs70 675 468, pero la reclamación no ha sido retirada del tribunal.
		Relacionadas con la pesca (reclamadas)	US\$30 000 000	
		Relacionadas con el turismo (acordadas)	Bs8 188 078	
		Daños al medio ambiente (reclamadas)	US\$60 250 396	
Varios (reclamadas)	Bs540 000 000			
Mal manejo del suministro de hidrocarburos	1	Limpieza	¥415 600 000	
		Compensación	<u>¥865 406</u>	
			¥416 465 406	
Rebose durante operación de carga	124	Limpieza	Won 418 000 000	
		Compensación	<u>Won 58 000 000</u>	
			Won 476 000 000	

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
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	FFr48 millones (estimación)
99	<i>Evoikos</i>	15.10.97	Estrecho de Singapur	Chipre	80 823	8 846 942 DEG
100	<i>Kyungnam N°1</i>	7.11.97	Ulsan, República de Corea	República de Corea	168	Won 43 543 015
101	<i>Pontoon 300</i>	7.1.98	Hamriyah, Sharjah, Emiratos Árabes Unidos	San Vicente y las Granadinas	4 233	No se dispone de cifras

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	Desconocida	Limpieza (pagadas) Won 866 906 355 Relacionadas con la pesca (pagadas) Won 68 795 729 Operación de retirada de hidrocarburos (pagadas) <u>Won 6 738 565 917</u> Won 7 674 268 001 Limpieza (pagadas) ¥669 252 879 Relacionadas con la pesca (pagadas) <u>¥181 786 486</u> ¥851 039 365 Compensación Won 37 963 635	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) ¥1 100 000 000 Relacionadas con la pesca (pagadas) ¥263 000 000 Relacionadas con el turismo (pagadas) ¥23 000 000 Otras pérdidas de ingresos (pagadas) ¥8 000 000 Varios (acordadas) <u>¥22 000 000</u> ¥1 416 000 000	La cuantía total de las reclamaciones reconocidas no excedió de la responsabilidad del propietario del buque.
Choque con muelle	190	Limpieza (pagadas) FFr16 192 738 Limpieza (reclamadas) FFr6 400 000 Relacionadas con la pesca (pagadas) FFr328 000 Otros daños materiales (pagadas) <u>FFr261 156</u> FFr23 181 894	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) S\$10 000 000 Otros daños materiales (pagadas) S\$1 500 000 Otros daños materiales (reclamadas) <u>S\$67 000</u> S\$11 567 000 <i>Malasia</i> Limpieza (pagadas) RM1 424 000 Relacionadas con la pesca (pagadas) <u>RM1 200 000</u> RM2 624 000 <i>Indonesia</i> Limpieza (reclamadas) US\$152 000 Daños al medio ambiente (reclamadas) US\$3 200 000 Relacionadas con la pesca (reclamadas) <u>US\$11 000</u> US\$3 363 000	Todas las reclamaciones acordadas 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) Won 189 214 535 Relacionadas con la pesca (pagadas) <u>Won 82 818 635</u> Won 265 023 170	El propietario del buque ha pagado Won 26 622 030.
Hundimiento	4 000	Limpieza (acordadas) Dhr 6 380 522 Otros daños (reclamadas) <u>Dhr 198 752 497</u> Dhr 205 133 019	Pagos limitados a 75% (Dhr 4 785 392).

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
102	<i>Maritza Sayalero</i>	8.6.98	Bahía de Carenero, Venezuela	Panamá	28 338	3 000 000 DEG (estimación)
103	<i>Al Jaziah 1</i>	24.1.00	Abu Dhabi, Emiratos Árabes	Honduras	681	3 000 000 DEG
104	<i>Alambra</i>	17.9.00	Estonia	Malta	75 366	£7 600 000 DEG (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	3 000 000 DEG
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
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)	El Fondo de 1971 considera que los Convenios no se aplican a este siniestro. Las reclamaciones contra el Fondo prescribieron.
		Bs10 000 000	
Hundimiento	100-200	Limpieza/medidas preventivas (pagadas)	Los Fondos de 1971 y 1992 han contribuido cada uno con el 50% de las cuantías abonadas.
		£1 112 000	
Corrosión	300 (estimación)	Limpieza (acordadas) Pérdidas económicas (reclamadas) Pérdidas económicas (reclamadas)	Todas las reclamaciones acordadas han sido pagadas por el asegurador del propietario del buque.
		US\$620 000 <u>US\$100 000</u> US\$720 000 <u>EEK38 800 000</u> EEK38 800 000	
Encalladura	7 000 (estimación)	<i>Singapur</i> Limpieza y pesca (pagadas) <i>Malasia</i> Limpieza (pagadas) Relacionadas con la pesca (pagadas) <i>Indonesia</i> Limpieza y pesca (pagadas)	Todas las reclamaciones acordadas han sido pagadas por el asegurador del propietario del buque.
		<u>US\$8 400 000</u> US\$8 400 000 RM1 300 000 <u>RM905 000</u> RM2 205 000 <u>US\$2 800 000</u> US\$2 800 000	
Hundimiento	400	Limpieza (pagadas) Limpieza (pagadas)	Los Fondos de 1971 y de 1992 han contribuido cada uno con el 50% de las cuantías pagadas.
		US\$844 000 Dhr2 480 000	
Abordaje	Desconocida	Limpieza (pagadas) Medidas preventivas (pagadas) Medidas preventivas /evaluación de los riesgos ambientales (pagadas) Compensación (pagadas)	US\$103 378 pagados por el asegurador del propietario del buque. El Fondo de 1971 ha recuperado £317 317 de su asegurador en relación con la indemnización y compensación. El asegurador ha recuperado £185 000 proveniente de los intereses del buque que abordó.
		US\$62 896 ¥11 436 000 US\$783 500 US\$25 000	

ANEXO XIX

FONDO DE 1992: RESUMEN DE SINIESTROS (31 DE DICIEMBRE DE 2004)

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

- Limpieza
- Medidas preventivas
- Relacionados con la pesca
- Relacionados con el turismo
- Relacionados con la agricultura
- Otras pérdidas de ingresos
- Otros daños materiales
- Daños al medio ambiente/estudios

Cuando se muestran reclamaciones en el cuadro como acordadas significa que las cantidades han sido acordadas con los demandantes, pero no necesariamente que han sido pagadas o liquidadas íntegramente.

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	Siniestro en Alemania	20.6.96	Costa del Mar del Norte, Alemania	Desconocido	Desconocido	Desconocido
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	Siniestro en el Reino Unido	28.9.97	Essex, Reino Unido	Desconocido	Desconocido	Desconocido
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) €1 390 000	Un tribunal alemán encontró al propietario del <i>Kuzbass</i> y su asegurador responsables de los daños por contaminación. Si la apelación del propietario del buque/asegurador tuviera éxito, 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 Calzada (pagadas) <u>¥2 048 152 000</u> ¥26 089 893 000	Todas las reclamaciones fueron liquidadas 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 ¥10 956 930 000 y los Fondos pagaron ¥15 130 970 000, de estos el Fondo de 1992 pagó ¥7 422 192 000 y el Fondo de 1971 pagó ¥7 708 778 000.
Encalladura	Desconocida	Limpieza (pagadas) Won 866 906 355 Relacionadas con la pesca (pagadas) Won 68 795 729 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 liquidadas 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 (acordadas) £30 000	Reclamación pagada por el asegurador del propietario del buque.
Avería de casco	0	Medidas preventivas previas al derrame (pagadas) BD 21 168	El Fondo de 1992 no prosiguió acción de recurso contra el propietario del buque.
Hundimiento	Desconocida	Limpieza (pagadas) US\$2 500 000 Limpieza (pagadas) PPs1 800 000	Reclamaciones acordadas por el asegurador del propietario del buque, en las que el Fondo de 1992 no estuvo involucrado.

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
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	3 000 000 DEG
11	<i>Slops</i>	15.6.00	Pireo, Grecia	Grecia	10 815	Ninguno
12	Siniestro en España	5.9.00	España	Desconocido	Desconocido	Desconocido
13	Siniestro en Suecia	23.9.00	Suecia	Desconocido	Desconocido	Desconocido
14	<i>Natuna Sea</i>	3.10.00	Indonesia	Panamá	51 095	22 400 000 DEG (estimación)
15	<i>Baltic Carrier</i>	29.3.01	Dinamarca	Islas Marshall	23 235	DKr118 millones

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 (acordadas) €6 332 000 Relacionadas con la pesca (acordadas) €10 718 000 Daños materiales (acordadas) €2 040 000 Turismo (acordadas) €73 858 000 Otras pérdidas de ingreso (acordadas) €6 310 000 Reclamaciones en el tribunal <u>€65 883 000</u> €165 141 000	El asegurador del propietario del buque efectuó pagos por €12 800 000 millones y el Fondo de 1992 por €86 400 000. El Estado francés y TotalFinaElfSA han presentado nuevas reclamaciones al tribunal por un total de €334 000 000 pero sólo se les dará curso en la medida en que todas las demás reclamaciones hayan sido pagadas íntegramente.
Hundimiento	100-200	Limpieza/medidas preventivas (pagadas) Dhr6 400 000	Los Fondos de 1971 y de 1992 han contribuido cada uno con el 50% de las cuantías abonadas. Los Fondos han proseguido acción de recurso contra el propietario del buque.
Incendio	Desconocida	Limpieza (reclamadas) €2 323 000	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, que se encuentra ahora ante el Tribunal Supremo.
Desconocida	Desconocida	Limpieza (reclamadas) €6 000	Las autoridades españolas han recuperado sus costes de la supuesta fuente de contaminación.
Desconocida	Desconocida	Limpieza (reclamadas) SEK5 260 000	El Estado sueco ha entablado acción judicial contra el propietario del <i>Alambra</i> y su asegurador. Si no prosperase la acción, el Estado reclamaría contra el Fondo de 1992.
Encalladura	7 000 (estimación)	<i>Singapur</i> Limpieza y pesca (pagadas) US\$8 400 000 <i>Malasia</i> Limpieza (pagadas) RM1 300 000 Relacionadas con la pesca (pagadas) <u>RM905 000</u> RM2 205 000 <i>Indonesia</i> Limpieza y pesca (pagadas) US\$2 800 000	El asegurador del propietario del buque ha pagado todas las reclamaciones.
Abordaje	2 500	Limpieza (pagadas) DKr15 900 000 Eliminación 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) DKr50 000 000	El asegurador del propietario del buque pagó todas las reclamaciones. Es poco probable que el Fondo de 1992 tenga que efectuar pagos de indemnización.

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
16	<i>Zeinab</i>	14.4.01	Emiratos Árabes Unidos	Georgia	2 178	3 000 000 DEG
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	€22 777 986
20	<i>Spabunker IV</i>	21.1.03	España	España	647	3 000 000 DEG
21	Siniestro en Bahrein	15.3.03	Bahrein	Desconocido	Desconocido	Desconocido
22	<i>Buyang</i>	22.4.03	Geoje, República de Corea	República de Corea	187	3 000 000 DEG
23	<i>Hana</i>	13.5.03	Busán, República de Corea	República de Corea	196	3 000 000 DEG
24	<i>Victoriya</i>	30.8.03	Syzran, Federación de Rusia	Federación de Rusia	2 003	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	
Hundimiento	400	Limpieza (pagadas) Limpieza (pagadas)	US\$844 000 Dhr2 480 000	Los Fondos de 1971 y de 1992 han contribuido cada uno con el 50% de las cuantías abonadas.
Desconocida	Desconocida	Limpieza (reclamadas)	€340 000	El origen del derrame parece haber sido un buque de carga general. Por consiguiente, es poco probable que el Fondo de 1992 tenga que efectuar pagos de indemnización.
Desconocida	Desconocida	Limpieza (pagadas)	£5 400	
Rotura	Desconocida	<i>España</i> Limpieza/medidas preventivas (reclamadas) Daños materiales (reclamadas) Pesca y maricultura (reclamadas) Turismo (reclamadas) Varios (reclamadas)	€450 172 000 €2 441 000 €251 277 000 €6 043 000 <u>€1 341 000</u> €711 274 000	El propietario del buque ha depositado una cuantía de limitación de (€22 777 986) en el tribunal español. El Fondo de 1992 ha pagado €57 555 000 al Gobierno español.
		<i>Francia</i> Limpieza (reclamadas) Daños materiales (reclamadas) Pesca y maricultura (reclamadas) Turismo (reclamadas) Varios (reclamadas)	€73 600 000 €88 000 €2 812 000 €15 404 000 <u>€237 000</u> €92 141 000	
		<i>Portugal</i> Limpieza (reclamadas)	<u>€3 305 000</u> €3 305 000	
		<i>España</i> Medidas preventivas y retirada del pecio Limpieza	€5 400 000 <u>€628 000</u> €6 028 000	
		<i>Gibraltar</i> Limpieza	£18 350	
		Limpieza/medidas preventivas (acordadas) Limpieza/medidas preventivas (reclamadas) Pesca (acordadas)	US\$674 000 US\$283 000 <u>US\$542 000</u> US\$1 499 000	
		Limpieza/medidas preventivas (acordadas) Pesca (acordadas)	Won 1 007 000 000 <u>Won 328 000 000</u> Won 1 335 000 000	
		Limpieza/medidas preventivas (acordadas) Pesca (acordadas) Daños materiales (acordadas)	Won 1 242 000 000 Won 22 500 000 <u>Won 19 150 000</u> Won 1 283 650 000	
		Limpieza/medidas preventivas (reclamadas) Pesca (aún no reclamadas)	US\$500 000	

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 aplicable
25	<i>Duck Yang</i>	12.9.03	Busán, República de Corea	República de Corea	149	3 000 000 DEG
26	<i>Kyung Won</i>	12.9.03	Namhae, República de Corea	República de Corea	144	3 000 000 DEG
27	<i>Jeong Yang</i>	23.12.03	Yeosu, República de Corea	República de Corea	4 061	4 510 000 DEG
28	<i>N°11 Hae Woon</i>	22.7.04	Geoje, República de Corea	República de Corea	110	4 510 000 DEG

Notas a los Anexos XVIII y XIX

- 1 Las cuantías se presentan en monedas nacionales. Los tipos de conversión pertinentes al 31 de diciembre de 2004 son los siguientes:

£1 =

Bolívar venezolano	Bs	4950,05	Dólar de los Estados Unidos	US\$	1,9199
Camerún	CFA Fr	926,52	Dólar de Singapur	S\$	3,134
Corona de Dinamarca	DKr	10,5068	Euro	€	1,4125
Corona estonia	EEK	22,1002	Peso filipino	PPs	107,754
Corona sueca	SEK	12,7584	Ringgit malasio	RM	7,2957
Dinar de Argelia	Din	138,415	Rublo ruso	Rbbs	53,2197
Dinar de Bahrein	BD	0,728	Rupia indonesia	Rp	17821,5
Dirham de EAU	Dhr EAU	7,0514	Won de la República de Corea	Won	1987,48
Dirham marroquí	Dhr Ma	15,819	Yen japonés	¥	196,732
Dólar de Canadá	Can\$	3,3003			

£1 = 1,23910 DEG o 1 DEG = £0,80704

- 2 Las siguientes monedas fueron remplazadas por el euro el 1 de enero de 2002 con los siguientes tipos de conversión. Se determinan también los valores relativos equivalentes a la libra esterlina al 31 de diciembre de 2004.

		€1=	£1=
Dracma griega	Drs	340,75	481,3094
Franco francés	FFr	6,5595	9,2653
Lira italiana	LIt	1936,27	2747,9814
Marco alemán	DM	1,9558	2,7626
Marco finlandés	FM	5,9457	8,3983
Peseta española	Pts	166,386	235,0202

- 3 La inclusión de las cuantías reclamadas no ha de entenderse como indicador de que los Fondos de 1971 y de 1992 acepten la reclamación ni la cuantía.

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	300	Limpieza/medidas preventivas (acordadas) Daños materiales/pérdidas económicas (acordadas)	Todas las reclamaciones han sido pagadas por el asegurador del propietario del buque.
		Won 2 883 000 000 <u>Won 43 000 000</u> Won 2 926 000 000	
Encalladura	100	Limpieza/medidas preventivas (acordadas) Pesca (acordadas)	
		Won 2 921 000 000 <u>Won 407 000 000</u> Won 3 328 000 000	
Abordaje	700	Limpieza/medidas preventivas (acordadas) Pesca (acordadas) Estudios posteriores al derrame (reclamadas) Pérdidas económicas (reclamadas)	Todas las reclamaciones han sido pagadas por el asegurador del propietario del buque.
		Won 3 992 000 000 Won 78 400 000 Won 140 000 000 <u>Won 115 000 000</u> Won 4 325 400 000	
Abordaje	12	Limpieza/medidas preventivas (acordadas)	Todas las reclamaciones han sido pagadas por el asegurador del propietario del buque.
		<u>Won 354 000 000</u> Won 354 000 000	

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