

Informe Anual 2006

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 2006**



Fotografía de la portada:
Contaminación en Filipinas a raíz del siniestro Solar 1

Agradecimientos

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

Fotografías de:

Capitán S. K. Kim, KOMOS	página 119
Carlos G. Cuesta y Asociados, SL	páginas 107, 111, 116
General Marine Surveyors & Co. Ltd.	páginas 129, 130
ITOPF	páginas 48, 57, 97, 124, 127
Taryn Cass	páginas 3, 5, 11, 16, 26, 27, 28, 30, 33

Mapas de:

ITOPF/IMPACT	páginas 91, 102, 121
--------------	----------------------

Gráficos de:

FIDAC/IMPACT	páginas 18, 22, 39, 40, 41, 51
--------------	--------------------------------

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 web: www.impactprdesign.co.uk

PRÓLOGO

Como Director de los Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos (FIDAC), me complace presentar el Informe Anual de 2006.

El 2006 ha sido un año importante y memorable para los FIDAC, marcado entre otras cosas por la transición del Sr. Måns Jacobsson a mi persona en la dirección de los Fondos. Él los dirigió con extraordinaria pericia durante 22 años, incluso en los momentos de borrasca, contribuyendo así a la transformación de esa pequeña entidad que era el Fondo en una organización plenamente profesionalizada y con casi 100 Estados Miembros. Estos logros hacen al Sr. Måns Jacobsson acreedor de nuestro más profundo respeto y gratitud. En octubre, coincidiendo con las reuniones de los órganos rectores de los Fondos, el Sr. Måns Jacobsson pronunció un impresionante discurso de despedida en la sesión especial conjunta de los tres Fondos.

Siguiendo la acertada tradición de los FIDAC, el relevo en la dirección de los Fondos se produjo escalonadamente entre el 1 de septiembre y el 31 de diciembre de 2006, es decir que asumí con carácter oficial mis funciones el 1 de noviembre de 2006. El mérito de este proceder corresponde al Director saliente, y, en este sentido, estoy verdaderamente agradecido al Sr. Måns Jacobsson por la manera en que me ha hecho participar en todo momento en las importantes decisiones que hubo de adoptar entre mi elección para el cargo y la toma de posesión.

Suma importancia ha revestido para los Fondos la entrada en vigor, el 20 de febrero de 2006, del Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos procedentes de pequeños petroleros (STOPIA) 2006 y el Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos procedentes de petroleros (TOPIA) 2006. Ulteriormente, las Asambleas del Fondo de 1992 y del Fondo Complementario, en sus sesiones de octubre de 2006, aprobaron los procedimientos para la implantación de ambos instrumentos. Estos acuerdos, de carácter voluntario, tienen por finalidad restablecer el equilibrio financiero del régimen internacional, concebido para compartir la responsabilidad de indemnizar los daños ocasionados por la contaminación a consecuencia de los derrames procedentes de los petroleros entre los transportistas marítimos y los receptores de hidrocarburos.

La Asamblea del Fondo de 1992, en su sesión extraordinaria de febrero, constituyó un Grupo de Trabajo sobre medidas no técnicas para



Willem Oosterveen

fomentar los buques de calidad en el transporte marítimo de hidrocarburos. El Grupo celebró su primera sesión en mayo de 2006.

Afortunadamente no se han producido en 2006 muchos siniestros nuevos que afecten a los Fondos. El *Solar 1* es el primer siniestro que cae dentro del ámbito de aplicación del Acuerdo STOPIA 2006, y, aunque sus consecuencias financieras son limitadas, ha planteado nuevos e importantes retos en lo que respecta al volumen de trabajo de la Secretaría, pues el número de demandantes podría ascender fácilmente a 25 000, la mayoría de los cuales son pescadores que operan a pequeña escala.

Encargarse del *Solar1* junto con la gestión de las etapas finales de los siniestros *Erika* y *Prestige* va a suponer en 2007 un trabajo ingente para la Secretaría. Además, es previsible que durante el año se perfilen en el horizonte tanto la liquidación definitiva del Fondo de 1971 como la entrada en vigor del Convenio SNP.

Espero que los lectores encuentren interesante el presente Informe, y que les ayude a comprender mejor la función de los FIDAC dentro del régimen internacional de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos.

Willem Oosterveen
Director

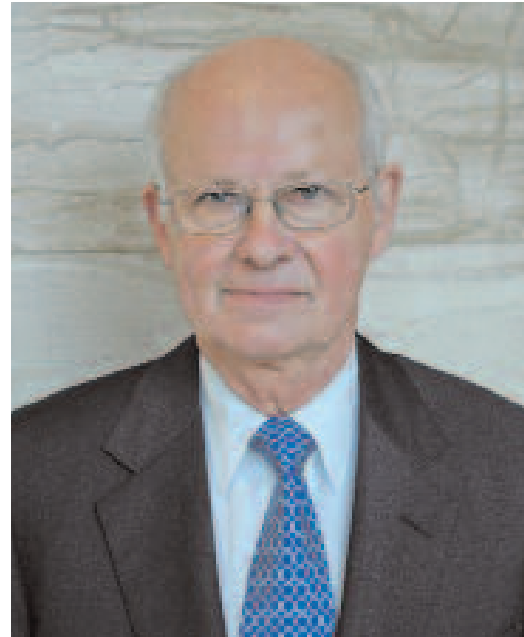
MENSAJE DEL DIRECTOR SALIENTE

Cuando ocupé el cargo de Director de los Fondos hace 22 años, no tenía idea de dónde me metía. Si hubiera sabido lo que había de seguir, dudo que me hubiera atrevido a hacerlo. Han sido años desafiantes, a veces difíciles, exigentes pero gratificantes, y nunca aburridos. Ha sido un gran privilegio para mí servir a la comunidad internacional.

Quisiera aprovechar esta oportunidad para agradecer a los Gobiernos de los Estados Miembros de los Fondos el sólido apoyo que me han prestado y su comprensión por las dificultades que afronta un Director de los Fondos al reconciliar los intereses, con frecuencia en conflicto, de los Estados Miembros. Permítanme expresar también mi agradecimiento a los sectores involucrados en el transporte de hidrocarburos, es decir los propietarios de buques, los aseguradores y la industria del petróleo, así como a otros órganos no gubernamentales interesados en cuestiones de los Fondos. Tengo también razones para estar agradecido por el apoyo de la Organización Marítima Internacional y sus Secretarios Generales.

Vaya mi especial agradecimiento a la totalidad del personal de la Secretaría de los Fondos, pasado y presente. He tenido el privilegio de trabajar con una plantilla altamente cualificada, con amplios conocimientos y leal. Sin su pleno apoyo no hubiera podido desempeñar las funciones de Director. Quisiera también rendir tributo al personal de las Oficinas de Reclamaciones de los FIDAC, a los abogados y los expertos técnicos que han prestado asistencia a los Fondos a lo largo de los años.

Durante mis años de Director, el régimen internacional de responsabilidad e indemnización basado en los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo se ha convertido en un sistema realmente mundial. Este régimen es, en mi opinión, un buen ejemplo de una solución internacional a un problema internacional, facilitando la cooperación entre los Estados a todos los niveles de desarrollo económico y social, para garantizar indemnización a los que sufren daños debidos a la contaminación a consecuencia de los derrames de hidrocarburos procedentes de petroleros, contribuyendo así a la protección del



Måns Jacobsson

medio marino. Es muy alentador que el régimen internacional basado en los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992 haya servido de modelo para la creación de regímenes similares en otros campos, como el Convenio SNP de 1996.

Constituye para mí, en calidad de antiguo juez, especial satisfacción que sólo relativamente pocos siniestros en que intervinieron los Fondos han dado lugar a procesos judiciales. De hecho, la gran mayoría de las reclamaciones han sido liquidadas amistosamente como resultado de negociaciones.

Para que el régimen internacional de indemnización siga siendo atractivo para los Estados y la comunidad internacional, debe continuar satisfaciendo las necesidades y aspiraciones de la sociedad en el siglo XXI. Solamente si se hace esto será posible mantener un régimen de indemnización mundial y evitar la regionalización que, en mi opinión, iría en detrimento del transporte marítimo internacional, de la comunidad internacional en general, y en particular de las víctimas de la contaminación por hidrocarburos. Estoy convencido de que los Estados Miembros de los

Fondos, tal como han hecho en el pasado, estarán a la altura de los retos y darán los pasos necesarios para garantizar que continúe la viabilidad del régimen mundial de indemnización.

Por último, quisiera desear a mi sucesor, Willem Oosterveen, toda suerte de éxitos en el arduo cargo que ha asumido, y agradecerle la excelente cooperación que hemos tenido durante el periodo

del traspaso de funciones. Sé que los Fondos estarán en buenas manos.



Måns Jacobsson
Director 1.1.1985-31.10.2006

ÍNDICE

Prólogo del Director	3	
Mensaje del Director saliente	5	
Índice	7	
Prefacio del Presidente de la Asamblea del Fondo de 1992	11	
PARTE 1		
1	Introducción	15
2	El Marco Jurídico	17
3	Miembros de los FIDAC	21
3.1	Fondo de 1971	21
3.2	Fondo de 1992	21
3.3	Fondo Complementario	22
3.4	Evolución a través de los años	22
4	Relaciones Exteriores	23
4.1	Fomento de la afiliación al Fondo de 1992 e información sobre las actividades del Fondo	23
4.2	Relaciones con organizaciones internacionales y órganos interesados	23
4.3	Sitio web	24
4.4	Publicaciones	24
4.5	Servidor de documentos	24
4.6	Participación en Interspill 2006	24
5	Órganos Rectores de los FIDAC	26
6	Disolución del Fondo de 1971	32
6.1	Terminación del Convenio del Fondo de 1971	32
6.2	Procedimiento para la disolución del Fondo de 1971	32
7	Grupo de Trabajo sobre medidas no técnicas para fomentar los buques de calidad	33
7.1	Constitución de un Grupo de Trabajo	33
7.2	Contactos con el CMI	34
7.3	Examen en la Asamblea del Fondo de 1992	34
7.4	Próxima reunión del Grupo de Trabajo	34
8	Administración de los FIDAC	35
8.1	Secretaría	35
8.2	Cambio de Director	35
8.3	Gestión de riesgos	35
8.4	Estados financieros de 2005	35
8.5	Estados financieros de 2006	36
8.6	Inversión de fondos	37
8.7	Órgano de Auditoría	37
9	Contribuciones	39
9.1	El sistema de contribuciones	39
9.2	Recaudación de contribuciones/reembolsos	41
9.3	Contribuciones al correr de los años	43

10	STOPIA 2006 y TOPIA 2006	44
10.1	Consideraciones sobre una posible revisión de los Convenios de 1992	44
10.2	Elaboración de acuerdos voluntarios del sector	44
10.3	Sinopsis de los acuerdos voluntarios	45
10.4	Examen por las Asambleas del Fondo de 1992 y del Fondo Complementario	46
10.5	Implementación del STOPIA 2006 y el TOPIA 2006	46
11	Preparativos para la entrada en vigor del convenio SNP	47
12	Transacción y pago de reclamaciones	49
12.1	Consideraciones generales	49
12.2	Admisibilidad de las reclamaciones de indemnización	49
12.3	Siniestros en los que intervino el Fondo de 1971	51
12.4	Siniestros en los que intervino el Fondo de 1992	52
 PARTE 2		
13	Siniestros tramitados por los Fondos de 1971 y de 1992 en 2006	57
14	Siniestros del Fondo de 1971	58
14.1	<i>Vistabella</i>	58
14.2	<i>Aegean Sea</i>	58
14.3	<i>Braer</i>	60
14.4	<i>Iliad</i>	61
14.5	<i>Kriti Sea</i>	62
14.6	<i>Nissos Amorgos</i>	63
14.7	<i>Plate Princess</i>	67
14.8	<i>Katja</i>	69
14.9	<i>Evoikos</i>	70
14.10	<i>Pontoon 300</i>	71
14.11	<i>Al Jaziah 1</i>	74
14.12	<i>Alambra</i>	76
15	Siniestros del Fondo de 1992	79
15.1	Siniestro en Alemania	79
15.2	<i>Dolly</i>	80
15.3	<i>Erika</i>	82
15.4	<i>Al Jaziah 1</i>	94
15.5	<i>Slops</i>	94
15.6	Siniestro en Suecia	100
15.7	<i>Prestige</i>	101
15.8	<i>Nº7 Kwang Min</i>	118
15.9	<i>Solar 1</i>	120
15.10	<i>Shosei Maru</i>	129

ANEXOS

I	Estructura de los FIDAC	132
II	Nota sobre los estados financieros publicados de los FIDAC en 2005	135
III	Fondo de 1971: Informe del Auditor externo	136
IV	Fondo de 1971: Dictamen del Auditor externo	142
V	Fondo de 1971: Cuenta de ingresos y gastos - Fondo General	143
VI	Fondo de 1971: Cuenta de ingresos y gastos - Fondo de Reclamaciones Importantes	144
VII	Fondo de 1971: Balance General	148
VIII	Fondo de 1971: Estado del flujo de efectivo	150
IX	Fondo de 1992: Informe del Auditor externo	151
X	Fondo de 1992: Dictamen del Auditor externo	161
XI	Fondo de 1992: Cuenta de ingresos y gastos - Fondo General	162
XII	Fondo de 1992: Cuenta de ingresos y gastos - Fondo de Reclamaciones Importantes	163
XIII	Fondo de 1992: Balance General	164
XIV	Fondo de 1992: Estado del flujo de efectivo	166
XV	Fondo Complementario: Dictamen del Auditor externo	167
XVI	Fondo Complementario: Cuenta de ingresos y gastos - Fondo General - y Balance General	168
XVII	Fondo de 1971: Cifras financieras clave correspondientes a 2006	169
XVIII	Fondo de 1992: Cifras financieras clave correspondientes a 2006	170
XIX	Fondo Complementario: Cifras financieras clave correspondientes a 2006	171
XX	Fondo de 1992: Hidrocarburos sujetos a contribución recibidos en el año civil de 2005 en los territorios de Estados que eran Miembros del Fondo de 1992 al 31 de diciembre de 2006	172
XXI	Fondo Complementario: Hidrocarburos sujetos a contribución recibidos en el año civil de 2005 en los territorios de Estados que eran Miembros del Fondo Complementario al 31 de diciembre de 2006	173
XXII	Fondo de 1971: Resumen de siniestros	174
XXIII	Fondo de 1992: Resumen de siniestros	196

PREFACIO

El año 2006 ha sido un año histórico para los FIDAC, con el nombramiento del que es solamente el tercer Director, Sr. Willem Oosterveen de los Países Bajos, desde que se creó el Fondo de 1971 en 1978. Con el apoyo de su trabajadora y competente plantilla, estoy seguro de que el Sr. Oosterveen será un Director en extremo eficaz de esta importante organización intergubernamental.

Claro está que su predecesor, el Sr. Måns Jacobsson, es una leyenda en vida. Tras servir a los FIDAC durante 22 años, su amplitud y profundidad de conocimientos y pericia no tienen rival, como tampoco su dedicación y sentido del deber. En nombre de los órganos rectores, quisiera expresar nuestro profundo aprecio por su liderazgo de los FIDAC y nuestros mejores deseos para él y su igualmente dedicada esposa, Margareta, para un largo y feliz retiro.

El hecho de que no hayan ocurrido derrames importantes de hidrocarburos de petroleros durante 2006 constituye un honor para el sector del transporte marítimo en su conjunto y, naturalmente, todos esperamos que no ocurran siniestros que requieran la indemnización adicional disponible del Fondo Complementario. El siniestro del *Solar 1*, aunque no dio lugar a daños importantes, ha involucrado, sin embargo, a los FIDAC en la indemnización de un número sin precedentes de distintos demandantes. Se trata del primer siniestro que está comprendido en el acuerdo STOPIA 2006, que fue ideado para repartir más equitativamente entre los intereses navieros y de la carga los costes de los siniestros en que intervienen los pequeños petroleros.

En mayo de 2006, celebró su primera reunión el Grupo de Trabajo creado para examinar las medidas no técnicas para fomentar los buques de calidad en el transporte marítimo de hidrocarburos. Al igual que el Fondo Complementario y los acuerdos voluntarios STOPIA/TOPIA, este Grupo de Trabajo constituyó otro resultado derivado del anterior Grupo de Trabajo, al que se había confiado la tarea de examinar la idoneidad del régimen internacional de indemnización. Espero que este nuevo Grupo de Trabajo sea igualmente productivo.

El régimen internacional para la indemnización de derrames de hidrocarburos procedentes de



Jerry Rysanek

petroleros ha funcionado bien, pero sinceramente espero que un régimen similar para los derrames de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (el Convenio SNP) entre en vigor antes de que ocurra un siniestro importante. A este respecto es esencial la continuación de la labor que la Secretaría y los Estados Miembros han estado realizando para preparar la entrada en vigor de este Convenio.

En nombre de los órganos rectores, quisiera dar las gracias a todos aquellos que han presidido las reuniones de los FIDAC durante 2006: el Sr. John Gillies (Australia), la Sra. Teresa Martins de Oliveira (Portugal), la Sra. Birgit Sølling Olsen (Dinamarca), el Capitán Carlos Ormaechea (Uruguay) y el Capitán Esteban Pacha (España).

Durante el año próximo, mi gobierno tendrá el sumo placer de acoger a los FIDAC en Canadá, ya que las reuniones de junio de 2007 de los órganos rectores se celebrarán en Montreal, y abrigo la esperanza de que cierto número de lectores de este Informe estarán presentes en dichas reuniones.

Jerry Rysanek
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 y el Fondo complementario internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos (FIDAC) son 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, y 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 de Responsabilidad Civil de 1992 brinda un primer nivel de indemnización, pagado por el propietario de un buque que cause daños debidos a la contaminación por hidrocarburos. El Convenio del Fondo de 1992 brinda un segundo nivel de indemnización, financiado por los receptores de hidrocarburos tras su transporte marítimo en los Estados que sean Partes en el Convenio.

Un tercer nivel de indemnización por daños debidos a la contaminación por hidrocarburos, asimismo financiado por los receptores de hidrocarburos, está disponible mediante el Fondo complementario internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos (Fondo Complementario), que fue

creado por el Protocolo al Convenio del Fondo de 1992 que entró en vigor el 3 de marzo de 2005. Todo Estado que sea Parte en el Convenio del Fondo de 1992 podrá pasar a ser Parte en el Protocolo relativo al Fondo Complementario y convertirse así en Miembro del Fondo Complementario.

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 liquidadas y pagadas, y los haberes restantes distribuidos entre los contribuyentes.

Sigue en vigor el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 respecto de 38 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 del buque.

Los FIDAC proporcionan indemnización complementaria a cualquier persona que haya sufrido 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 £46 millones o US\$90 millones).¹ La cuantía máxima de indemnización pagadera por el Fondo de 1992 por cualquier siniestro es de 203 millones de DEG (unos £156 millones o US\$305 millones) respecto a los siniestros ocurridos a partir del 1 de noviembre de 2003

¹ La unidad de cuenta en los instrumentos de tratado es el Derecho Especial de Giro (DEG) definido por el Fondo Monetario Internacional. La conversión de monedas en este Informe se ha efectuado sobre la base de los tipos al 29 de diciembre de 2006 (en ese día 1 DEG = £0,7683 o US\$1,5044), excepto en lo que respecta a las reclamaciones pagadas por los Fondos cuando la conversión se ha efectuado al tipo de cambio cuando se adquirió la moneda.

inclusive. Para los siniestros que ocurrieran antes de esa fecha, la cuantía máxima pagadera es de 135 millones de DEG (aproximadamente £104 millones o US\$203 millones). Para cada Fondo estas cuantías incluyen la suma efectivamente pagada por el propietario del buque en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil respectivo.

El Protocolo relativo al Fondo Complementario puso a disposición una cuantía total de 750 millones de DEG (£575 millones o US\$1 130 millones) en concepto de indemnización por daños debidos a la contaminación en Estados que pasen a ser Miembros de dicho Fondo, incluidas las cuantías pagaderas en virtud de los Convenios de 1992.

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 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 Complementario se rige por una Asamblea compuesta de todos los Estados Miembros de dicho Fondo.

El funcionamiento cotidiano de los tres Fondos es responsabilidad de la Secretaría, a cuyo frente está el Director.



Asamblea en sesión

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 la contaminación en el territorio (incluido el mar territorial) de un Estado Parte en el Convenio respectivo. Sin embargo, en virtud de los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992 y del Protocolo relativo al Fondo Complementario, el ámbito geográfico es más amplio, extendiéndose la cobertura a los daños debidos a la contaminación causados en la zona económica exclusiva (ZEE) o zona equivalente de un Estado Parte al instrumento de tratado respectivo.

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 y el Protocolo relativo al Fondo Complementario 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 la 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

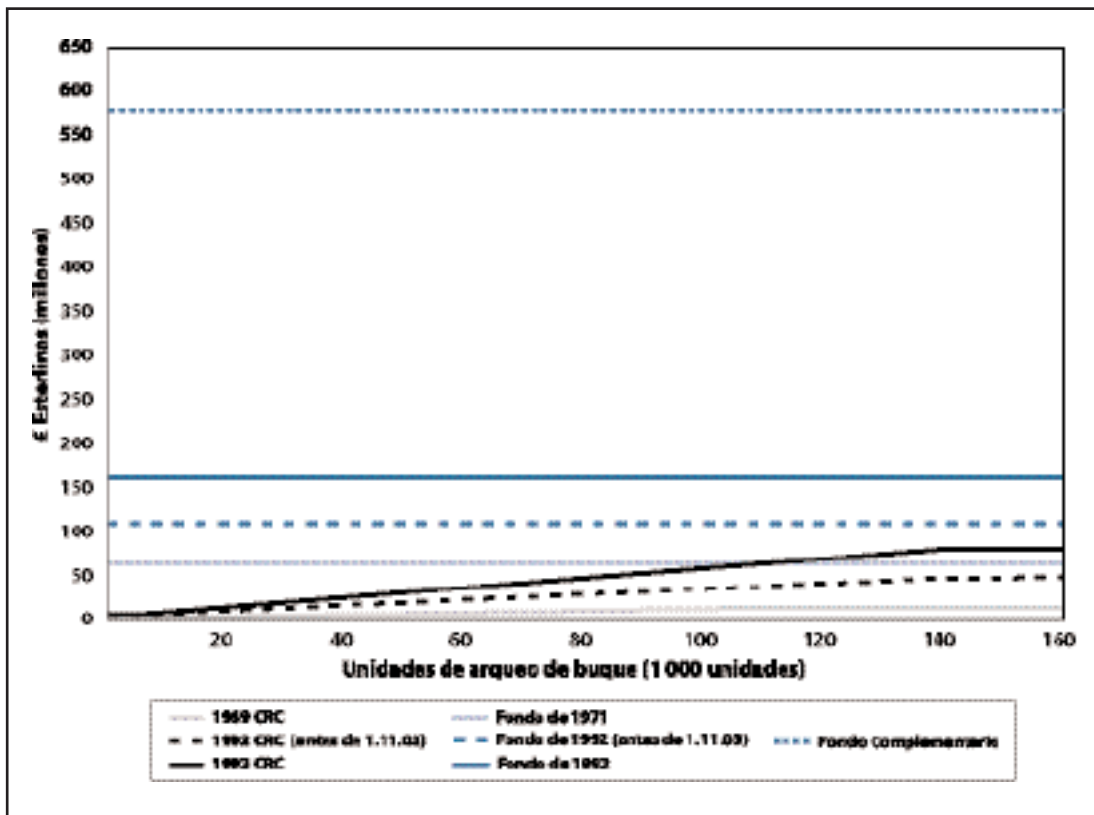
se aplican a medidas que solamente eliminan la amenaza, es decir, medidas preventivas que tienen tal éxito que de hecho no se produce un derrame de hidrocarburos procedente del buque tanque involucrado. Conforme a los Convenios de 1992 y al Protocolo relativo al Fondo Complementario, no obstante, los 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. Los Convenios de 1992 y el Protocolo relativo al Fondo Complementario 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. Ninguno de estos instrumentos de tratado 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:

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 excede de 5 000 unidades de arqueo bruto	3 000 000 DEG (£2,3 millones o US\$4,5 millones)	4 510 000 DEG (£3,5 millones o US\$6,8 millones)
Buque comprendido entre 5 000 y 140 000 unidades de arqueo bruto	3 000 000 DEG (£2,3 millones o US\$4,5 millones) más 420 DEG (£323 o US\$632) por cada unidad adicional de arqueo	4 510 000 DEG (£3,5 millones o US\$6,8 millones) más 631 DEG (£484 o US\$949) por cada unidad adicional de arqueo
Buque de arqueo bruto igual o superior a 140 000 unidades	59 700 000 DEG (£46 millones o US\$90 millones)	89 770 000 DEG (£69 millones o US\$135 millones)



Límites estipulados en los Convenios

- Los daños se debieron a un acto de guerra, hostilidades, guerra civil o insurrección o a un fenómeno natural de carácter excepcional, inevitable e irresistible, o
- los daños se debieron totalmente a la acción o a la omisión de un tercero que actuó con la intención de causar daños, o
- los daños se debieron totalmente a la negligencia u otra acción lesiva de las autoridades públicas responsables del mantenimiento de luces o de otras ayudas náuticas.

El propietario del buque tiene normalmente derecho a limitar su responsabilidad a una cuantía que se determina en función del tamaño del buque.

En virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969, el límite de la responsabilidad del propietario del buque es de 133 Derechos Especiales de Giro (DEG) (£102 o US\$200) por tonelada del arqueo del buque o 14 millones de DEG (£11 millones o US\$21 millones), si esta última cuantía es inferior.

En virtud del Convenio del Fondo de 1971, el Fondo de 1971 indemnizó, bajo ciertas condiciones, al propietario del buque por parte de su responsabilidad en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969. El Convenio del Fondo de 1992 no contiene disposiciones a este respecto.

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 los Convenios de 1992 (el 'procedimiento de enmienda tácita'). Los límites en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 figuran en el cuadro de la página 17.

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, es decir, '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 de la acción 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 la contaminación en virtud de los Convenios de Responsabilidad Civil pueden presentarse solamente contra el propietario inscrito del buque en cuestión. Ello no impide a las víctimas reclamar indemnización, al margen de los Convenios, a personas que no sean el propietario del buque. No obstante, el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 prohíbe las reclamaciones contra los empleados o agentes del propietario del buque. 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 la 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 una acción u omisión de un tercero que actuó con la intención de causar daños, o por la negligencia de las autoridades públicas responsables del mantenimiento de luces o de otras ayudas náuticas;
- 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 máxima pagadera por el Fondo de 1971 respecto a un siniestro es de 60 millones de DEG (£46 millones o US\$90 millones), sin tener en cuenta el tamaño del buque involucrado. En lo que se refiere al Fondo de 1992, la cuantía máxima pagadera es de 203 millones de DEG (£156 millones o US\$305 millones) respecto a siniestros ocurridos el 1 de noviembre de 2003 o después, sin tener en cuenta el tamaño del buque. Para siniestros ocurridos antes de esa fecha, la cuantía máxima pagadera es de 135 millones de DEG (unas £104 millones o US\$203 millones). Las cuantías máximas incluyen las sumas efectivamente pagadas por el propietario del buque en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil.

El Fondo Complementario pone a disposición una indemnización adicional de modo que la cuantía total de indemnización pagadera por cualquier siniestro relativo a daños debidos a la contaminación por hidrocarburos en un Estado que sea Miembro del Fondo sea de 750 millones de DEG (£575 millones o US\$1 130 millones), incluida la cuantía a pagar conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y a los Convenios del Fondo.

Prescripción

Las reclamaciones de indemnización en virtud de los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo y del Protocolo relativo al Fondo Complementario 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. Una reclamación presentada contra el Fondo de 1992 será considerada como una reclamación presentada contra el Fondo Complementario. Por lo tanto, los derechos a indemnización por el Fondo Complementario prescriben sólo si han prescrito con respecto al Fondo de 1992.

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 definitiva contra los Fondos dictada por un Tribunal competente en virtud del tratado aplicable, que sea de cumplimiento obligatorio en el Estado de origen 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 5, 8 y 9.

3 MIEMBROS DE LOS FIDAC

3.1 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, 16 se han adherido al Convenio del Fondo de 1992. No

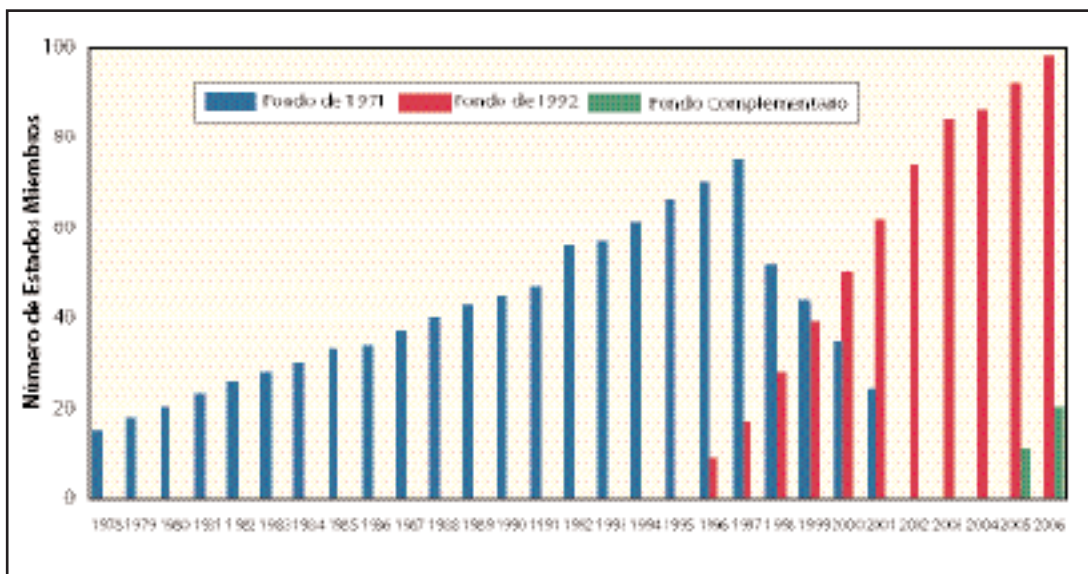
obstante, siete de estos Estados aun no lo han hecho, a saber: Benin, Côte d'Ivoire, Gambia, Guyana, Kuwait, Mauritania y la República Árabe Siria, mientras que Indonesia, que antes había sido Miembro del Fondo de 1971 no es Miembro del Fondo de 1992. Se espera que estos Estados ratifiquen el Convenio del Fondo de 1992 en un futuro próximo.

3.2 Fondo de 1992

El Convenio del Fondo de 1992 entró en vigor el 30 de mayo de 1996 para nueve Estados. Al final de 2006, 98 se habían convertido en Miembros

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

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



Afiliación anual de los años de los Fondos de 1971, 1992 y del Fondo Complementario

del Fondo de 1992, como figura en la página 21.

Es probable que otros Estados lleguen a ser Miembros del Fondo de 1992 en un futuro próximo.

3.3 Fondo Complementario

Al final de 2006, 19 Estados se habían convertido en Miembros del Fondo Complementario. Un Estado más se ha adherido

al Protocolo relativo al Fondo Complementario y llegará a ser Miembro en enero de 2007, como se indica a continuación.

3.4 Evolución a través de los años

El gráfico de esta página representa la evolución con respecto al número de Estados Miembros de los Fondos de 1971, de 1992 y del Fondo Complementario en el curso de los años.

19 ESTADOS PARTES EN EL PROTOCOLO RELATIVO AL FONDO COMPLEMENTARIO DE 2003 (Y QUE POR LO TANTO SON MIEMBROS DEL FONDO COMPLEMENTARIO)

Alemania	Finlandia	Noruega
Barbados	Francia	Países Bajos
Bélgica	Irlanda	Portugal
Croacia	Italia	Reino Unido
Dinamarca	Japón	Suecia
Eslovenia	Letonia	
España	Lituania	

1 ESTADO QUE HA DEPOSITADO UN INSTRUMENTO DE ADHESIÓN, PERO PARA EL QUE EL PROTOCOLO NO ENTRA EN VIGOR HASTA LA FECHA INDICADA

Grecia	23 enero 2007
--------	---------------

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, participando en seminarios y conferencias en varios países y dictando conferencias sobre la responsabilidad e indemnización de los daños debidos a la contaminación por hidrocarburos y acerca del funcionamiento del Fondo de 1992. Además, integrantes de la Secretaría participaron en varios talleres sobre la tramitación de reclamaciones de indemnización. 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 regresan a sus administraciones por todo el mundo. También dictó conferencias a estudiantes de la Universidad Marítima de Dalian y en la Universidad Marítima de Shanghai (República Popular de China), en la Universidad de Edimburgo, la Universidad de Southampton y la Universidad de Gales, Swansea (Reino Unido). Los miembros de la Secretaría también han dado conferencias en el Instituto de Derecho Marítimo Internacional de la OMI en Malta y en la Universidad de La Coruña en España. Estudiantes de las Universidades de Barcelona, Bilbao, Ghent y Valencia han visitado la Secretaría.

Con el fin de establecer y mantener contactos personales entre la Secretaría y los funcionarios de las administraciones nacionales que se ocupan de las cuestiones del Fondo, el Director y otros integrantes de la Secretaría visitaron durante

2006 una serie de Estados Miembros del Fondo de 1992 para celebrar conversaciones con funcionarios gubernamentales acerca del régimen internacional de indemnización y las operaciones de los FIDAC.

Con el fin de fomentar la afiliación al Fondo de 1992 y al Fondo Complementario, el Director y otros integrantes de la Secretaría tuvieron conversaciones con representantes gubernamentales de Estados no miembros en relación con reuniones en 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 gozan automáticamente del rango de observador ante el Fondo de 1992. Además, la Asamblea del Fondo de 1992 ha concedido rango de observador a varios Estados que nunca han sido partes en el Convenio de uno u otro Fondo. A fines de 2006, los Estados no miembros que se indican en el cuadro abajo 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:

ESTADOS NO MIEMBROS CON RANGO DE OBSERVADOR

Arabia Saudita	Estados Unidos	Mauritania*
Benin*	Gambia*	Pakistán
Brasil	Guyana*	Perú
Chile	Indonesia*	República Árabe Siria*
Côte d'Ivoire*	Irán, República Islámica de	República Popular
Ecuador	Kuwait*	Democrática de Corea
Egipto	Líbano	

- Naciones Unidas
- Organización Marítima Internacional (OMI)
- Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA)
- Centro Regional del Mar Mediterráneo de Intervención en casos de emergencias de Contaminación Marina (REMPEC)
- Comisión Central para la Navegación del Rin (CCNR)
- Comisión Europea
- Comisión para la Protección del Medio Marino del Báltico (Comisión de Helsinki)
- Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado (UNIDROIT)

Los FIDAC mantienen lazos particularmente estrechos con la OMI, y se han concertado acuerdos de cooperación entre los Fondos y esa Organización. Durante 2006, la Secretaría representó a los FIDAC en las reuniones del Consejo y el Comité Jurídico de la OMI, así como otros órganos de la OMI que se ocupan de cuestiones de interés para los Fondos.

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

- Amigos de la Tierra Internacional (FOEI)
- Asociación Internacional de Armadores Independientes de Petroleros (INTERTANKO)
- BIMCO
- Cámara Naviera Internacional (ICS)
- Comité Asesor en Protección del Mar (ACOPS)
- Comité Marítimo Internacional (CMI)
- Conferencia de las Regiones Periféricas y Marítimas (CRPM)
- Consejo Europeo de la Industria Química (CEFIC)
- Federación de Asociaciones Europeas de Almacenamiento de Tanques (FETSA)
- Foro Marítimo Internacional de Compañías Petroleras (OCIMF)
- International Association of Classification Societies Ltd. (IACS)
- International Group of P&I Clubs
- International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF)
- International Union of Marine Insurance (IUMI)

- Unión Internacional de Salvadores (ISU)
- Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza y los Recursos Naturales (IUCN)

4.3 Sitio web

Los FIDAC tienen un sitio web trilingüe (www.iopcfund.org) que contiene información en español, francés e inglés sobre las Organizaciones y sus actividades. Durante 2006, se añadió al sitio web información sobre conferencias, seminarios y talleres en los que los FIDAC participaron u organizaron, reflejando las crecientes actividades de alcance de las Organizaciones.

4.4 Publicaciones

Durante 2006, el Fondo de 1992 publicó un folleto actualizado que contiene una breve descripción del régimen de indemnización internacional en español, francés e inglés.

4.5 Servidor de documentos

Los FIDAC han instalado un servidor de documentos para facilitar a los delegados de los órganos rectores de los Fondos y al gran público acceso a los documentos para las reuniones de los Fondos por el sitio web de los FIDAC. A finales de 2005 el servidor de documentos contenía documentos que abarcan todas las reuniones desde enero de 2001 en adelante. Durante 2006 se expandió el servidor de documentos para incluir los documentos de las reuniones desde octubre de 1986. El proyecto finalizará a principios de 2007 para incluir todos los documentos de las reuniones desde la constitución del Fondo de 1971 en noviembre de 1978.

4.6 Participación en Interspill 2006

En 2006 los FIDAC participaron en Interspill 2006, una conferencia y exposición internacional celebrada en Londres, el tema de la conferencia fue 'Cambiando los modelos de energía, cambiando los riesgos de derrames', que trataba la prevención y lucha contra los derrames en el mar y en aguas interiores. Esta fue la primera de esas conferencias con apoyo de los FIDAC a través de la representación en los comités organizadores y de programación. Fue también la primera ocasión en que los FIDAC tuvieron su propio puesto en la exposición, junto con otros 140 expositores. Asistieron a la conferencia y exposición unos 1 300 participantes de 71 países.

Interspill 2006 tuvo sesiones paralelas que cubrían el transporte marítimo, la exploración y producción, los derrames en aguas interiores y la gestión de los residuos, así como los avances científicos. El Director Adjunto presidió una sesión sobre legislación y política en el sector del

transporte marítimo y el Director presentó una ponencia sobre novedades en el régimen de indemnización. Antes de la conferencia, los FIDAC llevaron a cabo un taller de un día sobre reclamaciones, al que asistieron participantes del sector público y privado.

5 ÓRGANOS RECTORES DE LOS FIDAC

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, a consecuencia de la disminución de los miembros, y que muchos de los Estados Miembros restantes no enviaban representantes a las reuniones, 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.

El Consejo Administrativo del Fondo de 1971 celebró sesiones en febrero/marzo, mayo y octubre de 2006. Todas las sesiones fueron presididas por la Sra. Teresa Martins de Oliveira (Portugal). 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 14 dentro del contexto de los siniestros concretos de contaminación que afectan a dicho Fondo.

El Fondo de 1992 tiene una Asamblea compuesta de todos los Estados Miembros, y un Comité



Teresa Martins de Oliveira

Ejecutivo compuesto 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.

En 2002, la Asamblea del Fondo de 1992 reconoció que, debido al aumento del número de Estados Miembros, y la falta de asistencia de muchos Estados Miembros, tal vez no se conseguiría 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.

La Asamblea del Fondo de 1992 celebró una sesión extraordinaria en febrero/marzo de 2006 y su sesión ordinaria de otoño en octubre de 2006. Una sesión del Consejo Administrativo, en nombre de la Asamblea, se celebró en mayo de 2006 ya que la Asamblea no logró quórum. Todas las sesiones se celebraron bajo la presidencia del Sr. Jerry Rysanek (Canadá).

El Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 celebró cuatro sesiones en el transcurso de 2006. Las tres primeras, celebradas en febrero/marzo, mayo y octubre, fueron presididas por el Capitán Carlos Ormaechea (Uruguay). La última sesión, también en octubre de 2006, fue presidida por el Sr. John Gillies (Australia). Las principales decisiones adoptadas por el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 en estas sesiones se recogen en la sección 15 dentro del contexto de los siniestros concretos de contaminación que afectan a ese Fondo.

El Fondo Complementario tiene una Asamblea compuesta de todos los Estados que son Partes en el Protocolo relativo al Fondo Complementario. Éste celebró dos sesiones extraordinarias en marzo y mayo, y una sesión ordinaria en octubre de 2006. Todas las sesiones fueron presididas por el Capitán Esteban Pacha (España).

Con ocasión de las últimas sesiones de los órganos rectores antes de que el nuevo Director asumiera sus funciones el 1 de noviembre de 2006, el Director saliente, Sr. Måns Jacobsson de Suecia, que había ostentado el cargo de Director de los FIDAC durante casi 22 años, pronunció un

discurso final en una sesión conjunta especial de los tres Fondos el 27 de octubre de 2006. Esta sesión especial brindó además una oportunidad para que el nuevo Director, los delegados y los invitados especiales, entre ellos el Embajador de Suecia y el Embajador de los Países Bajos en el Reino Unido, rindiesen tributo a la extraordinaria carrera del Sr. Jacobsson y su valiosa contribución al régimen internacional de indemnización.

Durante esta sesión conjunta especial, el Director Electo, Sr. Willem Oosterveen de los Países Bajos, prestó juramento ante los órganos rectores del Fondo de 1971, el Fondo de 1992 y el Fondo Complementario como nuevo Director de los FIDAC.

En las sesiones de los órganos rectores se trataron las siguientes cuestiones principales:

Decisiones relativas a las tres Organizaciones

Octubre de 2006

- En sus sesiones de octubre de 2006, el Consejo Administrativo del Fondo de 1971 y la Asamblea del Fondo de 1992 tomaron nota con aprecio del informe y dictamen del Auditor externo sobre los estados financieros del Fondo de 1971 y del Fondo de 1992 para 2005, y tomaron nota de que el Auditor había dado un dictamen de auditoría sin reservas sobre los estados financieros tras un riguroso examen de las operaciones y cuentas financieras, de conformidad con las normas de auditoría y práctica óptima. La Asamblea del Fondo Complementario tomó nota del dictamen de auditoría sin reservas sobre los estados financieros de dicho Fondo para 2005, también tras un riguroso examen. Los órganos rectores de los tres Fondos aprobaron las cuentas para el ejercicio económico finalizado el 31 de diciembre de 2005 (véase la sección 8.4), recomendadas por el Órgano de Auditoría común de las Organizaciones.
- La Asamblea volvió a nombrar al Interventor y Auditor General del Reino Unido como Auditor externo para el Fondo de 1971, el Fondo de 1992 y el Fondo Complementario para un mandato de cuatro años a partir del 1 de enero de 2007.



Carlos Ormaechea

- Los órganos rectores consideraron que la situación respecto a la falta de presentación de informes sobre hidrocarburos por varios Estados continuaba siendo asunto de gran preocupación, ya que sin estos informes la Secretaría no podía recaudar contribuciones respecto a los receptores de hidrocarburos en esos Estados (véase la sección 9.1).
- Los órganos rectores revisaron la lista de organizaciones internacionales no gubernamentales que gozan de la categoría de observador ante los Fondos, con el fin de determinar si la prórroga de la categoría de observador es de interés mutuo. Se confirmó la categoría de observador para todas esas organizaciones.

Decisiones relativas al Fondo de 1992 y al Fondo Complementario

Febrero/marzo de 2006

- En sus sesiones de febrero/marzo de 2006, las Asambleas del Fondo de 1992 y del Fondo Complementario tomaron nota de que dos acuerdos voluntarios del sector, el Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos procedentes de pequeños petroleros (STOPIA) 2006 y el Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos procedentes de petroleros (TOPIA) 2006 habían entrado en vigor el 20 de febrero de 2006. Respecto a los acuerdos se hace referencia a la sección 10.



Esteban Pacha

Octubre de 2006

- Las Asambleas del Fondo de 1992 y el Fondo Complementario aprobaron los procedimientos necesarios para implementar los acuerdos voluntarios, STOPIA 2006 y TOPIA 2006, que habían sido acordados con el International Group of P&I Clubs (véase la sección 10).

Decisiones relativas solamente al Fondo de 1992

Febrero de 2006

- La Asamblea del Fondo de 1992 creó un Grupo de Trabajo sobre medidas no técnicas para fomentar los buques de calidad para el transporte marítimo de hidrocarburos y aprobó el mandato del Grupo (véase la sección 7). Se decidió que el Grupo de Trabajo estaría abierto a todos los gobiernos, organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales, que tuvieran derecho a participar en la Asamblea del Fondo de 1992. Se encargó al Grupo de Trabajo que considerase las medidas no técnicas y orientaciones bajo la responsabilidad de los Estados Contratantes así como los procedimientos y prácticas del sector. Se subrayó que el Grupo de Trabajo no debía entrar en áreas de la competencia de la OMI. Se subrayó además que el Grupo de Trabajo no debía considerar cuestiones que exigiesen volver a abrir los

debates sobre una revisión de los Convenios de 1992.

Mayo de 2006

- Se concedió la categoría de observador a la International Association of Classification Societies Ltd. (IACS).

Octubre de 2006

- La Asamblea del Fondo de 1992 eligió a los siguientes Estados miembros del Comité Ejecutivo del Fondo de 1992:

Alemania	Gabón
Australia	Japón
Bahamas	Lituania
Camerún	Malasia
Canadá	Países Bajos
Dinamarca	Singapur
España	Turquía
Francia	

- La Asamblea aprobó el presupuesto de 2007 de gastos administrativos para la Secretaría común por un total de £3 590 750.
- La Asamblea decidió recaudar contribuciones de £3 millones al Fondo General pagaderas al 1 de marzo de 2007. También decidió no recaudar contribuciones de 2006 a los Fondos de Reclamaciones Importantes relativas al *Erika* y al *Prestige*.
- La Asamblea tomó nota de las novedades con respecto a la ratificación e implementación del Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 1996 (Convenio SNP) (véase la sección 11).
- La Asamblea tomó nota de los resultados de las consultas del Director a todos los Estados Miembros sobre si se habían incorporado íntegramente los Convenios de 1992 en sus legislaciones internas. El Director se había puesto en contacto con los 98 Estados que habían ratificado el Convenio del Fondo de 1992, de los cuales 54 habían confirmado que los Convenios se habían incorporado íntegramente, mientras que 14 habían afirmado que los Convenios no se habían incorporado en sus legislaciones internas. La Asamblea tomó

nota también de la decepción del Director de que, pese a haberlos contactado repetidas veces tanto por escrito como por teléfono desde abril de 2005, 30 de los 98 Estados aún no habían indicado si los Convenios de 1992 habían sido implementados plenamente en su legislaciones internas. La Asamblea impartió instrucciones al Director para que prosiguiera sus esfuerzos con vistas a obtener las respuestas de los Estados que aún no habían contestado a las consultas, pero que en el futuro se centrara en los Estados que en sus respuestas le habían informado que no habían implementado íntegramente los Convenios de 1992 en sus legislaciones internas.

- La Asamblea tomó nota del informe del Grupo de Trabajo sobre medidas no técnicas para fomentar los buques de calidad para el transporte marítimo de hidrocarburos, que había celebrado su primera reunión en mayo de 2006 (véase la sección 7).
- La Asamblea aprobó el texto de un nuevo Acuerdo de Sede entre el Gobierno del Reino Unido y el Fondo de 1992 que había sido provisionalmente acordado con dicho Gobierno. El texto requiere la aprobación del parlamento del Reino Unido.
- La Asamblea tomó nota de la información facilitada por el Director respecto a las lecciones aprendidas del siniestro del *Erika*.
- En relación con el examen por el Comité Ejecutivo en febrero/marzo de 2006 de una reclamación del Gobierno español correspondiente a los costes por la extracción de los hidrocarburos del pecio del *Prestige*, muchas delegaciones expresaron opiniones tanto sobre la política de los Fondos respecto a la interpretación y aplicación de los criterios de admisibilidad de las reclamaciones por los costes de medidas preventivas y sobre la conveniencia de modificar dicha política y hacerla más flexible. As raíz del examen de esta cuestión el Comité Ejecutivo encargó al Director que llevase a cabo un examen de los criterios de admisibilidad relacionados con las reclamaciones por los costes de las medidas preventivas, en particular por la extracción de los hidrocarburos procedentes de buques hundidos, con vistas a permitir a la Asamblea debatir posibles alternativas a los criterios existentes en cuanto a la

admisibilidad en el marco de los Convenios de 1992. En su consideración del informe del Director sobre su examen de esta cuestión en octubre de 2006, la Asamblea recordó que, según los criterios relativos a la admisibilidad adoptados por los órganos rectores de los Fondos, las reclamaciones por los costes de medidas preventivas se evalúan basándose en criterios objetivos. La Asamblea decidió no ampliar los criterios de admisibilidad del Fondo relativos a los costes de las medidas preventivas para incluir consideraciones de orden social y/o político. También decidió que, al examinar el carácter razonable de las medidas preventivas, deberían tenerse en cuenta los daños al medio ambiente que podrían ocasionarse si no se adoptaran tales medidas, y que el Manual de reclamaciones del Fondo debería enmendarse en consonancia. La Asamblea decidió además que el Fondo de 1992 adoptase subcriterios específicos para las reclamaciones de los costes de la extracción de hidrocarburos de buques hundidos y elaborase a tal efecto el texto pertinente para incluirlo en el Manual de reclamaciones. Se encomendó al Director que elaborase dicho texto en consulta con las delegaciones española y francesa para su consideración por la Asamblea.

- La Asamblea consideró un estudio del Director sobre si los buques fondeados permanentemente que se dedican a operaciones de transbordo de hidrocarburos de buque a buque (STS), están comprendidos en la definición de 'buque' conforme a los Convenios de Responsabilidad Civil de 1992, interpretada por la Asamblea, y si los hidrocarburos sujetos a contribución recibidos por esos buques deberían considerarse como recibidos a los efectos del artículo 10.1 a) del Convenio del Fondo de 1992 y, en consecuencia, tenerse en cuenta para la recaudación de contribuciones. La Asamblea decidió que los buques fondeados permanentemente y semipermanentemente y que se dedican al transbordo de hidrocarburos de buque a buque deberían ser considerados como 'buques' sólo cuando transporten hidrocarburos como carga en una travesía de ida y vuelta de puerto o terminal situado fuera del lugar en el que



Los Presidentes de los órganos rectores asistiendo a una sesión especial conjunta en octubre de 2006

normalmente operan, pero que en todo caso la decisión de si tal buque está comprendido en la definición debería decidirse en vista de las circunstancias particulares del caso. La Asamblea decidió además que todos los hidrocarburos sujetos a contribución recibidos por tales buques cuando operan en el territorio, incluidas las aguas territoriales, de un Estado Parte en el Convenio del Fondo de 1992, deberían ser considerados como recibidos a los efectos del artículo al 10.1 a) de dicho Convenio y, en consecuencia, tenerse en cuenta para la recaudación de contribuciones. También decidió enmendar las notas explicativas adjuntas al formulario del Fondo de 1992 para el informe de hidrocarburos recibidos sujetos a contribución, a fin de reflejar esta decisión.

- La Asamblea decidió publicar las Orientaciones técnicas sobre métodos para evaluar las pérdidas en los sectores de pesquerías y maricultura elaboradas por el Director.
- La Asamblea reeligió al Sr. Jerry Rysanek (Canadá) Presidente y al Profesor Seiichi Ochiai (Japón) y al Sr. Edward K. Tawiah (Ghana) Vicepresidentes.

Decisiones relativas solamente al Fondo Complementario

Octubre de 2006

- En su sesión de octubre de 2006, la Asamblea del Fondo Complementario aprobó el presupuesto de 2007 para los gastos administrativos del Fondo Complementario con un total de £85 000 (incluida una comisión de administración de £70 000 pagadera al Fondo de 1992).
- La Asamblea decidió mantener el capital de operaciones en £1 millón fijado en octubre de 2005.
- La Asamblea decidió recaudar contribuciones de £1,4 millones (incluido el capital de operaciones de £1 millón) al Fondo General pagaderas al 1 de marzo de 2007. Se decidió además que, como no había habido siniestros que obligasen o pudieran obligar al Fondo Complementario a pagar indemnización, no era necesario recaudar contribuciones a ningún Fondo de Reclamaciones (véase la sección 9.2).
- La Asamblea aprobó el texto del Acuerdo de Sede que había sido provisionalmente acordado con dicho Gobierno anfitrión. El texto requiere la aprobación del parlamento

- del Reino Unido.
- La Asamblea eligió al Contralmirante Giancarlo Olimbo (Italia) Presidente, y a la Sra. Birgit Sølling Olsen (Dinamarca) y al Sr. Hidetoshi Ohno (Japón) Vicepresidentes.

Decisiones relativas solamente al Fondo de 1971

Octubre de 2006

- En octubre de 2006 el Consejo Administrativo aprobó el presupuesto de 2007 para los gastos administrativos del

Fondo de 1971 con un total de £535 000 (incluida una comisión de administración de £275 000 pagadera al Fondo de 1992).

- El Consejo Administrativo decidió no recaudar contribuciones de 2006 con respecto a los tres Fondos de Reclamaciones Importantes restantes, a saber respecto a los siniestros del *Vistabella*, *Nissos Amorgos* y *Pontoon 300* (véase la sección 9.2).
- El Consejo Administrativo reeligió a la Sra. Teresa Martins de Oliveira (Portugal) como Presidenta y eligió al Capitán David J. E. Bruce (Islas Marshall) como Vicepresidente.

6 DISOLUCIÓN DEL FONDO DE 1971

6.1 Terminación del Convenio del Fondo de 1971

Como se mencionó en la sección 3.1, 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 2006 se hicieron notables progresos en la disolución del Fondo de 1971. Se espera que para fines de 2007 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 de modo apropiado lo antes posible.

6.2 Procedimiento para la disolución del Fondo de 1971

En octubre de 2006, 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 examinó 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. Se examinarán estas cuestiones con mayor detenimiento en 2007.

El Consejo tomó nota de la considerable mejora de la situación de los contribuyentes morosos, disminuyendo su número de 27 a 12 en los cuatro últimos años. El Consejo encargó al Director que continuase sus esfuerzos para que los contribuyentes morosos paguen las sumas adeudadas y considerase, caso por caso, si se debiera entablar acción judicial contra un contribuyente concreto o si otras medidas serían más efectivas.

En octubre de 2003, el Consejo Administrativo decidió que el reembolso del superávit de los Fondos de Reclamaciones Importantes (tras la deducción efectuada de los pagos atrasados) a los contribuyentes en los Estados con informes pendientes debería posponerse hasta que se hayan presentado todos los informes de hidrocarburos sujetos a contribución. Como decidió el Consejo en su sesión de octubre de 2005, los antiguos Estados Miembros del Fondo de 1971 con informes de hidrocarburos pendientes se enumeran en el sitio web de los FIDAC.

7 GRUPO DE TRABAJO SOBRE MEDIDAS NO TÉCNICAS PARA FOMENTAR LOS BUQUES DE CALIDAD

7.1 Constitución de un Grupo de Trabajo

En su sesión de febrero/marzo de 2006, la Asamblea del Fondo de 1992 estableció un Grupo de Trabajo para examinar las medidas no técnicas para fomentar los buques de calidad en el transporte marítimo con el siguiente mandato:

- Elaborar propuestas respecto a medidas no técnicas y orientaciones destinadas a los Estados Contratantes y al sector con miras a fomentar un transporte marítimo de calidad, asegurándose a tal efecto que existen los procedimientos y verificaciones eficaces por los que se establezca que los buques asegurados y de certificación acreditada son idóneos para dicho transporte de hidrocarburos por mar abarcados por el régimen del Convenio de Responsabilidad Civil/Fondo;
- determinar otras cuestiones conexas, distintas de las mencionadas abajo, que considere útiles para completar su tarea con arreglo a los Convenios actuales y formular las recomendaciones pertinentes a la Asamblea;
- formular recomendaciones a la Asamblea al concluir su labor.

La Asamblea también decidió que, en el desempeño de sus tareas, el Grupo de Trabajo debería centrarse en lo siguiente:

- Examinar y formular propuestas sobre la elaboración de criterios comunes para que los Estados Contratantes los apliquen de modo uniforme con miras a asegurarse de que existe un seguro eficaz a todo riesgo antes de que los Estados expidan los Certificados en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil;
- identificar los factores que impidan el intercambio de información entre las empresas de seguros marítimos y procurar el desarrollo de una política común u otras medidas que faciliten dicho intercambio de información;
- determinar medidas prácticas para lograr

una coordinación mejor y más transparente entre las empresas de seguros, los propietarios de buques y los intereses de la carga que sirva para fomentar un transporte marítimo de calidad;

- examinar posibles medidas que desemboquen en la denegación o cancelación de pólizas de seguros con miras a fomentar un transporte de hidrocarburos más seguro;
- examinar la viabilidad y repercusión de primas y tasas de seguro diferenciales con miras a fomentar un transporte marítimo de calidad;
- examinar formas de promover y reforzar la participación de las sociedades de clasificación en el fomento de un transporte marítimo de calidad.

La Asamblea destacó que el Grupo de Trabajo no debía entrometerse en esferas que fuesen competencia de la OMI ni duplicar las tareas que ya han sido acometidas por dicha organización. La Asamblea manifestó que el Grupo de Trabajo debía tener en cuenta los trabajos efectuados



Birgit Solling Olsen

respecto de un transporte marítimo de calidad en otros marcos, como por ejemplo el estudio sobre seguros llevado a cabo por la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE). La Asamblea también hizo hincapié en que el Grupo de Trabajo no debiera considerar cuestiones que hicieran necesario reabrir los debates relativos a una revisión de los Convenios de 1992.

Primera reunión del Grupo de Trabajo

El Grupo de Trabajo celebró su primera reunión en mayo de 2006, eligiendo a la Sra. Birgit Sølling Olsen (Dinamarca) como Presidenta.

El Grupo de Trabajo se centró en los procedimientos y prácticas actuales y proyectadas del sector de los seguros marítimos y los Estados para fomentar un transporte marítimo de calidad, también se debatió el compartir la información relativa al transporte marítimo de calidad y los obstáculos al compartir dicha información.

El Grupo de Trabajo decidió emprender un estudio para:

- Identificar los factores que permitan, exijan o impidan a las aseguradoras marítimas y otras empresas intercambiar información sobre clientes, inclusive la legislación y prácticas nacionales;
- determinar si la legislación y las prácticas de competencia tienen en cuenta la necesidad de adoptar medidas para fomentar los buques de calidad en el transporte de hidrocarburos.

El Grupo de Trabajo decidió invitar al Comité Marítimo Internacional (CMI) a efectuar el estudio mencionado anteriormente.

El Grupo de Trabajo decidió asimismo emprender un estudio para determinar hasta qué punto los buques fuera del ámbito de las sociedades de clasificación pertenecientes a la International Association of Classification Societies y las

aseguradoras pertenecientes al International Group of P&I Clubs deben ser el centro de atención principal del Grupo.

7.2 Contactos con el CMI

A consecuencia de los contactos entre el Director y el CMI, el CMI había indicado que la ley de la competencia no era una especialidad de los abogados que formaban parte de la organización y que probablemente sería necesario contratar los servicios de consultores adecuados, con las consecuentes implicaciones presupuestarias.

Tras debatirlo con el CMI, el Director escribió a las organizaciones no gubernamentales pertinentes, a saber ICS, INTERTANKO, OCIMF y el International Group of P&I Clubs invitándolas a explicar de forma más detallada los problemas que habían enfrentado en relación con el libre intercambio de información y a indicar si habían surgido problemas similares en otras áreas; y, en ese caso, si se habían encontrado las soluciones para superar los problemas. El Director opinó que una vez definido el problema con más precisión, el Director y el CMI estarían en mejores condiciones para considerar cómo llevar a cabo el estudio y quién lo llevaría a cabo, y podrían recomendar al Grupo de Trabajo el camino a seguir.

7.3 Examen en la Asamblea del Fondo de 1992

En su sesión de octubre de 2006, la Asamblea tomó nota del informe del Grupo de Trabajo de su primera reunión y las medidas adoptadas por el Director.

La Asamblea tomó nota de que el Grupo de Trabajo recomendó que se estableciera una fecha límite provisional en octubre de 2008 a fin de completar su labor, que permitiría que se celebraran de cuatro a cinco reuniones.

7.4 Próxima reunión del Grupo de Trabajo

La próxima reunión del Grupo de Trabajo se celebrará durante la semana del 12 de marzo de 2007.

8 ADMINISTRACIÓN DE LOS FIDAC

8.1 Secretaría

El Fondo de 1971, el Fondo de 1992 y el Fondo Complementario tienen una Secretaría común, a cuyo frente está un Director. Durante 2006, 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 relativas a los siniestros. En relación con varios siniestros importantes, los Fondos y el asegurador de la responsabilidad del propietario del buque han establecido en común oficinas locales de reclamaciones para facilitar la tramitación eficiente del gran número de reclamaciones presentadas y, en general, para ayudar a los demandantes.

En la mayoría de los siniestros en los que intervienen los FIDAC, las operaciones de limpieza son supervisadas 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.

8.2 Cambio de Director

El Sr. Måns Jacobsson, que desempeñó el cargo de Director desde el 1 de enero de 1985, fue sucedido por el Sr. Willem Oosterveen el 1 de noviembre de 2006. El Sr. Oosterveen, elegido por los órganos rectores en octubre de 2005, ingresó en la Secretaría el 1 de septiembre de 2006 y tomó posesión del cargo de Director el 1 de noviembre de 2006. El Sr. Jacobsson conservó la responsabilidad plena de las Organizaciones hasta el 31 de octubre de 2006 y continuó su disponibilidad hasta su jubilación el 31 de diciembre de 2006.

8.3 Gestión de riesgos

En 2006, el Director continuó con un examen de la gestión de riesgos de los FIDAC y la labor concerniente a la elaboración de un registro de riesgos. En estrecha cooperación con el Órgano de Auditoría, y con la asistencia de consultores y del Auditor externo, se han identificado cinco áreas de riesgo, a saber: el riesgo de reputación, proceso de tramitación de las reclamaciones, riesgo financiero, gestión de recursos humanos y continuidad empresarial. En estas cinco áreas están proyectándose y evaluándose los subriesgos, tras de lo cual se está documentando el proceso y los procedimientos de gestión de estos riesgos. El Órgano de Auditoría y el Auditor externo han hecho valiosas contribuciones a los trabajos en este campo. Se espera que el proyecto se complete durante 2007.

8.4 Estados financieros de 2005

Como en años anteriores los estados financieros del Fondo de 1971 y del Fondo de 1992 fueron revisados por el Interventor y el Auditor General del Reino Unido, quien también revisó las cuentas del Fondo Complementario durante el periodo desde su constitución el 3 de marzo de 2005.

Los estados financieros del Fondo de 1971 y del Fondo de 1992 durante el periodo comprendido del 1 de enero al 31 de diciembre de 2005 y los estados financieros del Fondo Complementario para el periodo comprendido del 3 de marzo al 31 de diciembre de 2005 fueron aprobados por los respectivos órganos rectores durante sus sesiones de octubre de 2006.

Los informes del Auditor concernientes al Fondo de 1971 y el Fondo de 1992 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.

En cuanto al Fondo de 1971 y el Fondo de 1992 se establecen distintos Fondos de Reclamaciones Importantes respecto a siniestros para los que las cuantías totales pagaderas por el Fondo de 1971 exceden de 1 millón de Derechos Especiales de

Giro (DEG) (£770 000) o por el Fondo de 1992, de 4 millones de DEG (£3,1 millones); la conversión de DEG a libras esterlinas se efectúa al tipo aplicable en la fecha del siniestro en cuestión. Existen cuentas separadas de ingresos y gastos para el Fondo General y para cada Fondo de Reclamaciones Importantes.

En vista de la limitada actividad financiera del Fondo Complementario en el periodo comprendido del 3 de marzo de 2005 al 31 de diciembre de 2005, el Auditor externo había decidido no presentar ningún informe sobre las cuentas de ese periodo. El Auditor externo expresó un dictamen sobre los estados financieros del Fondo Complementario que figura en el Anexo XV. El resumen de la información que consta en los estados revisados del Fondo Complementario correspondiente a este periodo se presenta en el Anexo XVI.

Los gastos administrativos totales de la Secretaría común fueron £2 859 699 en 2005, comparados con una consignación presupuestaria de £3 372 600.

Fondo de 1971

No se adeudaron contribuciones anuales con respecto al Fondo General en 2005 debido a que ya no es posible imponer contribuciones al Fondo General. Tampoco se adeudaron contribuciones con respecto a ninguno de los Fondos de Reclamaciones Importantes en 2005. Se reembolsó un superávit a los contribuyentes por un total de £9,65 millones al cierre de cuatro Fondos de Reclamaciones Importantes al 1 de marzo de 2005.

Reclamaciones y gastos relacionados con reclamaciones durante 2005 ascendieron a £224 365. La mayor parte de estos gastos se relacionaba con dos casos, a saber, los siniestros del *Nissos Amorgos* y del *Pontoon 300*.

El balance del Fondo de 1971 al 31 de diciembre de 2005 se reproduce en el Anexo VII. Se presentan asimismo los saldos de los diversos Fondos de Reclamaciones Importantes. El pasivo contingente se estimó en más de £90 millones respecto a reclamaciones derivadas de once siniestros.

Fondo de 1992

Se adeudaron contribuciones de £5,4 millones respecto al Fondo General y £33 millones para el Fondo de Reclamaciones Importantes del *Prestige* en 2005. Se efectuó un reembolso por £600 000 a los contribuyentes al Fondo de Reclamaciones Importantes del *Nakhodka*. Reclamaciones y gastos relacionados con reclamaciones durante 2005 ascendieron a £17,4 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 2005 se reproduce en el Anexo XIII. Se presentan asimismo los saldos de los diversos Fondos de Reclamaciones Importantes. El pasivo contingente se estimó en £121 millones respecto a reclamaciones y gastos relacionados con reclamaciones derivados de ocho siniestros.

Fondo Complementario

Como se menciona anteriormente, el ejercicio económico está comprendido del 3 de marzo al 31 de diciembre de 2005. Las obligaciones totales contraídas por el Fondo Complementario en 2005 ascendieron a £177 742 comparadas con la consignación total de £225 000, resultando un saldo no utilizado de £47 258. Las obligaciones contraídas incluían también pagos en forma de empréstitos efectuados por el Fondo de 1992 en nombre del Fondo Complementario por un total de £47 947 y los intereses adeudados al Fondo de 1992 por los préstamos. No hubo siniestros en los que el Fondo Complementario interviniera en 2005.

8.5 Estados financieros de 2006

Los estados financieros del Fondo de 1971, del Fondo de 1992 y del Fondo Complementario durante el periodo comprendido del 1 de enero al 31 de diciembre de 2006 serán presentados por el Auditor externo en la primavera de 2007 y serán presentados a los respectivos órganos rectores para la aprobación en sus sesiones de octubre de 2007. Estas cuentas se reproducirán en el Informe Anual de 2007 de los FIDAC.

Se facilita la siguiente información preliminar sobre las operaciones financieras durante 2006. Las cifras, que se han redondeado, aún no han sido revisadas por el Auditor externo. Más detalles

se presentan en los Anexos XVII, XVIII y XIX respectivamente.

Los gastos administrativos del funcionamiento de la Secretaría común en 2006 ascienden a un total aproximado de £3,2 millones, comparados con una consignación presupuestaria de £3 541 400.

Fondo de 1971

No se adeudaban contribuciones anuales a los tres Fondos de Reclamaciones Importantes restantes con respecto al Fondo de 1971.

El total de gastos de reclamaciones contraídas por el Fondo de 1971 durante 2006 fue de aproximadamente £621 000, de los cuales unas £276 000 estaban relacionadas con el siniestro del *Pontoon 300*.

El Fondo de 1971 pagó al Fondo de 1992 una comisión de administración de £275 000 por los costes administrativos de la Secretaría común.

Fondo de 1992

No se adeudaron contribuciones en 2006.

Los pagos de reclamaciones del Fondo de 1992 en 2006 ascendieron a un total de unas £54 511 000, de las cuales unas £42 millones se relacionaban con el siniestro del *Prestige*, £9,4 millones al siniestro del *Erika* y £2 millones al siniestro del *Solar 1*.

Fondo Complementario

El Fondo Complementario pagó una comisión de administración de £70 000 al Fondo de 1992 por los costes administrativos de la Secretaría común. No hubo contribuciones adeudadas en 2006 relativas al Fondo Complementario.

No hubo siniestros en los que el Fondo Complementario interviniera en 2006.

8.6 Inversión de fondos

Política de inversión

De conformidad con los Reglamentos financieros de los FIDAC, 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 Fondos de 1971 y de 1992 efectuaron inversiones durante 2006 en varios bancos y una sociedad de crédito hipotecario. Al 31 de diciembre de 2006, las carteras de inversiones ascendieron a un total aproximado de £11,5 millones relativo al Fondo de 1971 y de £89,8 millones relativo al Fondo de 1992. Los intereses devengados en 2006 por las inversiones ascendieron a £517 000 para el Fondo de 1971 y a £4,6 millones para el Fondo de 1992.

Órgano Asesor de Inversiones

El Fondo de 1971, el Fondo de 1992 y el Fondo Complementario cuentan con un Órgano Asesor de Inversiones, compuesto de tres expertos con conocimientos especializados en cuestiones de inversión, para asesorar al Director en términos generales acerca de tales cuestiones. Los miembros del órgano son elegidos por la Asamblea del Fondo de 1992.

En 2006, el Órgano Asesor de Inversiones supervisó los procedimientos pertinentes para la inversión y los controles de gestión del efectivo. Supervisó también la calificación crediticia de las instituciones financieras y revisó continuamente la lista de tales instituciones que cumplen los criterios de inversión de los Fondos. Además, el Órgano revisó 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.

El Órgano Asesor de Inversiones presenta un informe cada año a los órganos rectores.

8.7 Órgano de Auditoría

El Fondo de 1971, el Fondo de 1992 y el Fondo Complementario tienen un Órgano de Auditoría común, cuyos miembros son elegidos por la Asamblea del Fondo de 1992. El Órgano de

Auditoría tiene 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.

Durante 2006, 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. Continuó la cooperación con el Órgano Asesor de Inversiones.

El Órgano de Auditoría recomendó que los órganos rectores aprobaran las cuentas para el ejercicio económico de 2005.

En su informe a los órganos rectores, el Órgano de Auditoría, aunque tomó nota de que se había logrado algún progreso en la presentación de informes sobre hidrocarburos de los Estados, reiteró su gran preocupación de que una serie de Estados no cumplían sus obligaciones de tratado de presentar estos informes, ya que sin informes sobre hidrocarburos el sistema de contribución no puede funcionar de modo equitativo (véase la sección 9.1).

El Órgano de Auditoría continuó supervisando el proceso de gestión de riesgos establecido por la Secretaría y le complacía tomar nota de que se han realizado progresos.

En 2005, el Órgano de Auditoría llevó a cabo un examen sobre los procedimientos de transacción y pago de reclamaciones a fin de permitir al Órgano forjarse una opinión sobre la eficacia de dichos procedimientos. El informe sobre el examen se presentó a los órganos rectores en octubre de 2005. Como seguimiento a este examen, el Órgano de Auditoría decidió que sería útil realizar un estudio para determinar el nivel de satisfacción de los demandantes. Un siniestro reciente en la República de Corea se eligió como base para la prueba inicial de un cuestionario. El Órgano de Auditoría tiene la intención de presentar un análisis de los resultados de este cuestionario, así como posibles recomendaciones para la tramitación de futuros siniestros, en una futura sesión de la Asamblea del Fondo de 1992.

9 CONTRIBUCIONES

9.1 El sistema de contribuciones

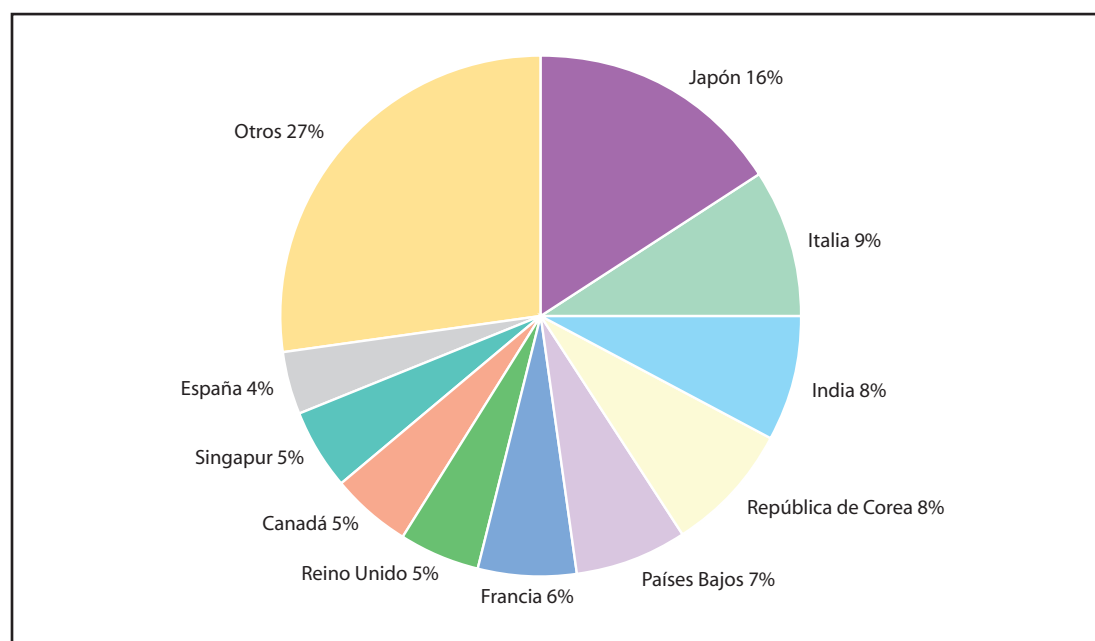
Base para la recaudación de contribuciones

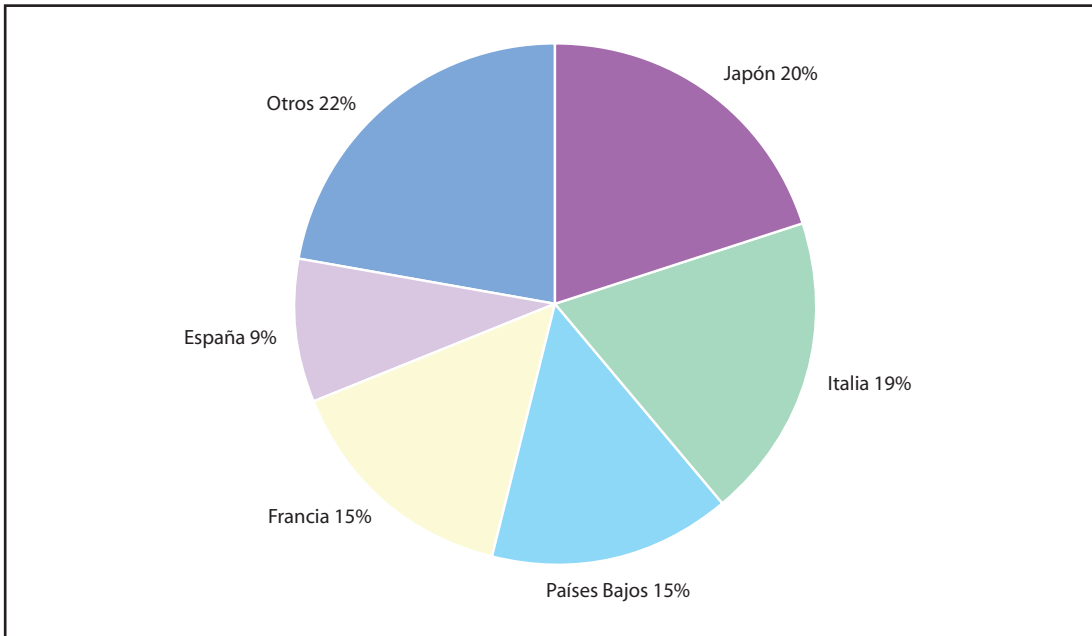
Los FIDAC se financian mediante contribuciones pagadas por toda persona que haya recibido en el año civil pertinente más de 150 000 toneladas de crudos de petróleo o fueloil pesado (hidrocarburos sujetos a contribución) en puertos o instalaciones terminales de un Estado que sea Miembro del Fondo pertinente, después de su transporte por mar. La recaudación de contribuciones se basa en informes sobre recibos de hidrocarburos respecto a los distintos contribuyentes (informes de hidrocarburos) que presentan los Gobiernos de los Estados Miembros a la Secretaría del Fondo. 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.

No obstante, en lo que respecta al Fondo Complementario, a efectos de contribuciones se considerará que se han recibido por lo menos 1 millón de toneladas de hidrocarburos sujetos a contribución cada año civil en cada Estado Miembro de ese Fondo. Si la cantidad global de hidrocarburos sujetos a contribución recibida en un Estado Miembro es inferior a 1 millón de

toneladas, ese Estado Miembro está obligado a pagar contribuciones por una cantidad de hidrocarburos sujetos a contribución correspondiente a la diferencia entre 1 millón de toneladas y la cantidad global de hidrocarburos sujetos a contribución efectivamente recibida respecto de ese Estado.

El Protocolo relativo al Fondo Complementario contiene disposiciones para el denominado 'tope' de las contribuciones, es decir que la cantidad total de contribuciones pagadera respecto a los hidrocarburos sujetos a contribución recibidos en un Estado concreto durante un año civil no debe rebasar el 20% de la cantidad total de contribuciones de cada recaudación. El resultado del sistema de tope es que si el total de las contribuciones para todos los contribuyentes en cualquier Estado Miembro del Fondo Complementario con respecto a una recaudación de un Fondo General o a una recaudación de un Fondo de Reclamaciones supera el 20% de la cuantía total de dicha recaudación en particular, luego las recaudaciones para los contribuyentes en dicho Estado se reducirán proporcionalmente de modo que las contribuciones que paguen en conjunto equivalgan al 20% de la recaudación total. La cuantía total deducida para los contribuyentes en el 'Estado al que se aplique el tope' será sufragada por el resto de los contribuyentes al Fondo en





Fondo Complementario: Contribuciones de 2005 al Fondo General

cuestión por medio de una recaudación de tope. Las disposiciones de tope se aplican hasta que la cantidad total de hidrocarburos sujetos a contribución recibida en los Estados que sean Miembros del Fondo Complementario haya alcanzado 1 000 millones de toneladas o por un periodo de 10 años a partir de la fecha de entrada en vigor del Protocolo, si ésta es anterior.

Falta de presentación de informes sobre hidrocarburos

La falta de presentación de informes sobre hidrocarburos por parte de una serie de Estados fue examinada de nuevo en las sesiones de octubre de 2006 de los órganos rectores de los tres Fondos. En esa fecha, un total de 31 Estados tenían informes sobre hidrocarburos pendientes respecto a los Fondos de 1971 y 1992. Varios Estados tenían informes de hidrocarburos pendientes de varios años. Los informes sobre hidrocarburos de diez Estados estuvieron pendientes entre cuatro y diez años. Doce Estados no habían presentado informes sobre hidrocarburos desde su adhesión al Fondo respectivo. Sin embargo, el número total de informes pendientes se había reducido de 111 en septiembre de 2005 a 93 en octubre de 2006, lo que representa una disminución del 16%. No hubo informes pendientes sobre hidrocarburos en lo que respecta al Fondo Complementario.

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. Los órganos rectores expresaron su gran preocupación por el número de Estados Miembros que no habían cumplido su obligación de presentar informes sobre hidrocarburos, ya que la presentación de estos informes era fundamental para el funcionamiento de los FIDAC. El Órgano de Auditoría asimismo expresó su gran preocupación sobre este asunto (véase la sección 8.7).

La Asamblea del Consejo Administrativo del Fondo de 1971 y del Fondo de 1992 encargaron al Director que prosiguiera con sus esfuerzos para obtener los informes pendientes sobre hidrocarburos e instaron a todas las delegaciones a cooperar con la Secretaría para cerciorarse de que los Estados cumplieran sus obligaciones a este respecto.

Los antiguos Estados Miembros del Fondo de 1971 con informes sobre hidrocarburos pendientes aparecen enumerados en una lista en el sitio web de los FIDAC, como se decidió en el Consejo Administrativo del Fondo de 1971 en octubre de 2005.

Dado que la falta de presentación de informes sobre hidrocarburos ha sido un problema reiterado para el Fondo de 1971 y el Fondo de 1992, cuando se elaboró el Protocolo relativo al Fondo Complementario se decidió insertar disposiciones en el Protocolo en virtud de las cuales se denegaría indemnización temporal o permanente respecto a los daños ocasionados por contaminación en los Estados que no hayan cumplido su obligación de presentar informes de hidrocarburos. La Asamblea del Fondo Complementario decidió en marzo de 2005 que correspondía a ésta determinar si se denegaría indemnización.

Recaudación de contribuciones

Cuando se requiere, las contribuciones son recaudadas cada año por los órganos rectores de cada Fondo para hacer frente a los pagos de indemnización previstos y los gastos administrativos estimados durante el año siguiente.

Facturación diferida

Los tres Fondos tienen un sistema de facturación diferida. Conforme a este sistema, la Asamblea o el Consejo Administrativo 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 el año si se considerase necesario.

9.2 Recaudaciones de contribuciones/reembolsos

Fondo de 1971

Ya no es posible recaudar contribuciones al Fondo General del Fondo de 1971.

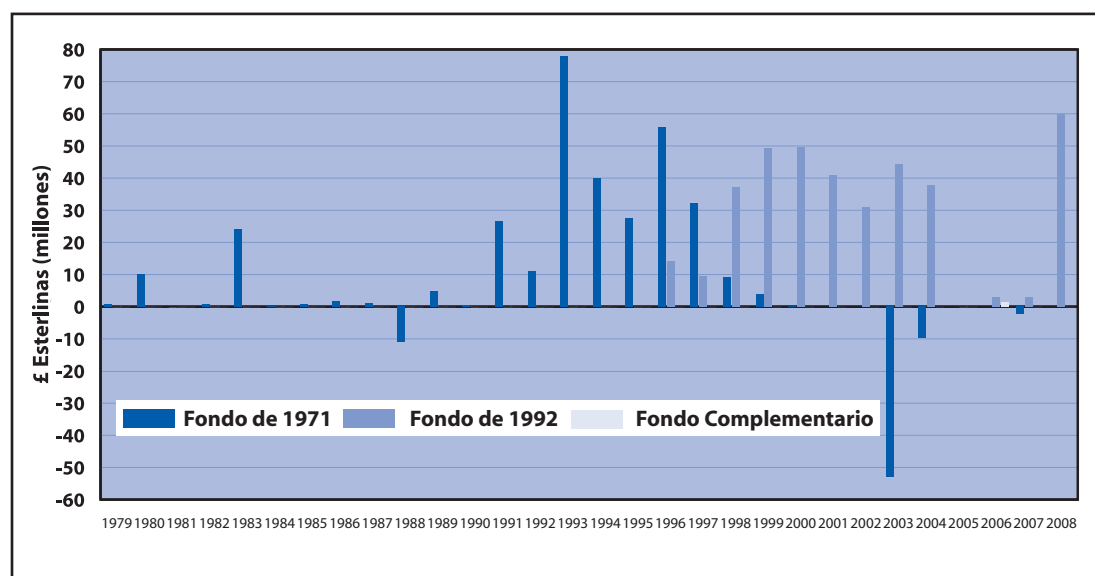
Contribuciones de 2005 y 2006

En octubre de 2005 y octubre de 2006, el Consejo Administrativo del Fondo de 1971 decidió no recaudar contribuciones respecto a los tres Fondos de Reclamaciones Importantes restantes, esto es el *Vistabella*, *Nissos Amorgos* y *Pontoon 300*.

Fondo de 1992

Contribuciones de 2005

La Asamblea del Fondo de 1992 decidió en octubre de 2005 no recaudar contribuciones de 2005 al Fondo General. Además decidió recaudar contribuciones de 2005 a los Fondos de Reclamaciones Importantes del *Erika* y del *Prestige* de £2 millones y £3,5 millones respectivamente, pero que toda la recaudación fuese diferida. Se autorizó al Director a decidir si había de facturar la totalidad o parte de las recaudaciones diferidas para su pago durante el segundo semestre de 2006, si se requiriese y en la



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

CONTRIBUCIONES ANUALES DE 2005 Y 2006 DE LOS FIDAC							
Organización	Año de contribución anual	Decisión de órgano rector		Fondo General/ Fondo de Reclamaciones Importantes	Suma total adeudada/ a reembolsar £	Año de hidro-carbuos	Recaudación/ crédito por tonelada £
FONDO DE 1971	2005	Octubre de 2005	Ninguna recaudación		0		
	2006	Octubre de 2006	Ninguna recaudación		0		
FONDO DE 1992	2005	Octubre de 2005	Ninguna recaudación	Fondo General	0		
			Recaudación diferida (no facturada)	<i>Erika</i> , Francia	2 000 000	1998	0,0017919
	2006	Octubre de 2006	Vencido el 1 marzo 2007	<i>Prestige</i> , España	3 500 000	2001	0,0025770
				Fondo General	3 000 000	2005	0,0020156
FONDO COMPLEMENTARIO	2005	Octubre de 2005	Ninguna recaudación		0		
	2006	Octubre de 2006	Vencido el 1 marzo 2007	Fondo General	1 400 000	2005	0,0010889 (contribuyentes en Japón)
							0,0020154 (otros contribuyentes)

medida en que lo fuera. En junio de 2006, el Director decidió que no se emitirían facturas por las recaudaciones diferidas.

Contribuciones de 2006

La Asamblea del Fondo de 1992 decidió recaudar las contribuciones de 2006 de £3 millones al Fondo General del Fondo de 1992 a más tardar el 1 de marzo de 2007. También decidió que no habría recaudación de contribuciones de 2006 respecto a los Fondos de Reclamaciones Importantes del *Erika* y del *Prestige*.

Fondo Complementario

Contribuciones de 2005

La Asamblea del Fondo de 1992 había acordado seguir facilitando préstamos al Fondo Complementario, reembolsables con intereses, para cubrir los costes administrativos. Por consiguiente, la Asamblea del Fondo

Complementario decidió en octubre de 2005 aplazar la primera recaudación de contribuciones al Fondo General hasta el otoño de 2006. Además decidió que, como no había habido siniestros que dieran o pudieran dar pie a pagos de indemnización por ese Fondo, no había necesidad de recaudar contribuciones a ningún Fondo de Reclamaciones.

Contribuciones de 2006

La Asamblea del Fondo Complementario decidió en octubre de 2006 recaudar contribuciones de 2006 por un valor de £1,4 millones al Fondo General, exigiendo que el pago se efectuase a más tardar el 1 de marzo de 2007. Esta cantidad incluye un capital de operaciones de £1 millón y una cuantía que se reembolsará al Fondo de 1992 por los pagos efectuados en nombre del Fondo Complementario. La Asamblea decidió además que, como no había habido siniestros que obligasen o pudieran obligar al Fondo a pagar

indemnización, no era necesario recaudar contribuciones a ningún Fondo de Reclamaciones. El Fondo Complementario introdujo un sistema de 'tope' de las contribuciones durante un periodo determinado, como se indica en la sección 9.1. Las contribuciones de 2006 al Fondo General estuvieron limitadas respecto a los contribuyentes de Japón.

9.3 Contribuciones al correr de los años

Los pormenores de las contribuciones de 2005 y 2006 de los FIDAC figuran en el cuadro de la página anterior. Los pagos efectuados por los Fondos de 1971 y 1992 respecto a reclamaciones de indemnización por daños debidos a la contaminación por hidrocarburos han variado 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 41.

La suma total recaudada al correr de los años es de £386 millones respecto al Fondo de 1971, £359 millones respecto al Fondo de 1992 y £1,4 millones al Fondo Complementario. Se han efectuado reembolsos por un total de £117 millones y £42 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 £328 558 al 31 de diciembre de 2006. En cuanto a las contribuciones recaudadas por el Fondo de 1992 al correr de los años, quedaban pendientes £328 916 a esa fecha. Los atrasos representan el 0,08% y 0,09% respectivamente de las sumas netas recaudadas. La primera recaudación de contribuciones de 1,4 millones al Fondo Complementario no vence hasta el 1 de marzo de 2007.

10 STOPIA 2006 Y TOPIA 2006

10.1 Consideraciones sobre una posible revisión de los Convenios de 1992

En 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 preparó también, entre otras cosas, el texto del Protocolo relativo al Fondo Complementario.

Tras examinar el informe final del Grupo de Trabajo, en su sesión de octubre de 2005, la Asamblea del Fondo de 1992 decidió que, en vista del hecho de que había insuficiente apoyo para una revisión de los Convenios de 1992, el Grupo de Trabajo debía disolverse, y que la revisión de los Convenios debería suprimirse del orden del día de la Asamblea. A este respecto, se hace referencia al Informe Anual de 2005 (sección 7).

10.2 Elaboración de acuerdos voluntarios del sector

A fin de abordar el desequilibrio en el reparto de la carga financiera creado por la constitución del Fondo Complementario, financiado por los receptores de hidrocarburos en los Estados que llegaron a ser partes en el Protocolo relativo al Fondo Complementario, el International Group of P&I Clubs creó, en 2005, un acuerdo voluntario, pero jurídicamente vinculante, conocido como el 'Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos procedentes de pequeños petroleros' (STOPIA), por el que los propietarios de buques y los P&I Clubs se comprometían a resarcir al Fondo de 1992 respecto a todas las reclamaciones hasta 20 millones de DEG cuando la cuantía de limitación en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 fuera inferior, a saber para los buques de arqueo bruto igual o inferior a 29 548 toneladas, en el sentido de que la cuantía máxima pagadera por los propietarios de esos buques sería de 20 millones de DEG. Aunque el STOPIA sólo se aplicaría a los daños ocasionados por contaminación en los Estados que fuesen partes en el Protocolo relativo al Fondo Complementario, funcionaría

independientemente de si el Fondo Complementario pagase indemnización.

El International Group también preparó una propuesta que establecía el 'Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos procedentes de petroleros' (TOPIA), mediante el cual los Clubs resarcirían al Fondo Complementario con respecto al 50% de las cuantías pagadas en concepto de indemnización por el Fondo Complementario.

En octubre de 2005, el International Group propuso una oferta por la que, si se aplazaba la decisión de revisar los Convenios, los Clubs estarían dispuestos a hacer extensivo el STOPIA a todos los Estados partes en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y aplicar el TOPIA a Estados partes en el Protocolo relativo al Fondo Complementario.

En la sesión de la Asamblea de octubre de 2005, se impartió instrucciones al Director para que colaborase con el International Group, actuando en nombre del sector naviero, y el Foro Marítimo Internacional de Compañías Petroleras (OCIMF) antes de que el paquete de acuerdo voluntario se presentase a la Asamblea para su examen, y que proporcionase asesoría técnica y administrativa con vistas a consolidar el paquete y a garantizar que sea de cumplimiento obligatorio.

El Director mantuvo reuniones en diciembre de 2005 y enero de 2006 con el International Group y OCIMF respecto a la elaboración de un paquete voluntario. El International Group discutió las cuestiones en juego con la Cámara Naviera Internacional (ICS) y la Asociación Internacional de Armadores Independientes de Petroleros (INTERTANKO). A consecuencia de estas conversaciones, el International Group elaboró un STOPIA revisado, que se conocerá como el Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos procedentes de pequeños petroleros (STOPIA) 2006, y un segundo acuerdo, el Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos procedentes de petroleros (TOPIA) 2006. Los textos del STOPIA 2006 y el TOPIA 2006 fueron apoyados por la ICS, INTERTANKO y OCIMF tal como fueron presentados.

10.3 Sinopsis de los acuerdos voluntarios

STOPIA 2006

El STOPIA 2006, que se aplica a los daños por contaminación en los Estados para los que está en vigor el Convenio del Fondo de 1992, es un contrato entre los propietarios de pequeños petroleros para incrementar, con carácter voluntario, la cuantía de limitación aplicable al petrolero en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992. El contrato se aplica a todos los pequeños petroleros inscritos en uno de los P&I Clubs que son miembros del International Group y están reasegurados mediante los acuerdos de agrupamiento del International Group. Los buques asegurados por un Club del International Group, pero no cubiertos por el acuerdo de agrupamiento, pueden acordar con el Club en cuestión ser cubiertos por el STOPIA 2006. Ciertos propietarios de petroleros costeros japoneses han acordado estar vinculados de esta manera. El efecto del STOPIA 2006 es que la cuantía máxima de indemnización pagadera por los propietarios de todos los buques de un arqueo bruto igual o inferior a 29 548 toneladas es 20 millones de DEG. El Fondo de 1992 no es parte en el acuerdo, pero el acuerdo confiere al Fondo de 1992 derechos jurídicamente exigibles de resarcimiento por parte del propietario del buque involucrado.

El Fondo de 1992 sigue siendo, respecto a los buques cubiertos por el STOPIA 2006, responsable de indemnizar a los demandantes si la cuantía total de las reclamaciones admisibles excediera de la cuantía de limitación aplicable al buque en cuestión y en la medida en que la excediera, en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992. Si el siniestro afectara a un buque al que se aplicara el STOPIA 2006, el Fondo de 1992 tendría derecho a resarcimiento por parte del propietario del buque de la diferencia entre la responsabilidad de dicho propietario del buque en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y 20 millones de DEG o la cuantía total de las reclamaciones reconocidas, si ésta es inferior.

TOPIA 2006

El TOPIA 2006 se aplica a todos los petroleros

inscritos en uno de los P&I Clubs que son miembros del International Group y están reasegurados mediante los acuerdos de agrupamiento del International Group.

El Fondo Complementario seguirá siendo, respecto a los siniestros cubiertos por el TOPIA 2006, responsable de indemnizar a los demandantes como prevé el Protocolo relativo al Fondo Complementario. Si el siniestro afectara a un buque al que se aplicara el TOPIA 2006, el Fondo Complementario tendría derecho a resarcimiento por parte del propietario del buque del 50% del pago de indemnización que hubiera efectuado a los demandantes.

Proceso de examen

El STOPIA 2006 y el TOPIA 2006 prevén que se realice en 2016 un examen de la experiencia de las reclamaciones por daños debidos a la contaminación durante el decenio desde el 20 de febrero de 2006, y posteriormente a intervalos quinquenales, consultando con representantes de los receptores de hidrocarburos y del Fondo de 1992 y el Fondo Complementario, para determinar las proporciones aproximadas en que el coste general de las reclamaciones por la contaminación a causa de los hidrocarburos conforme al sistema internacional de indemnización ha sido soportado respectivamente por los propietarios de buques y los receptores de hidrocarburos. El examen consideraría también la eficiencia, funcionamiento y rendimiento de los acuerdos. Los acuerdos prevén además que, si el examen revela que los propietarios de buques o los receptores de hidrocarburos han soportado una proporción superior al 60% del coste general de esas reclamaciones, se adoptarán medidas con el fin de mantener un reparto aproximadamente igual. En los acuerdos se dan ejemplos de tales medidas.

Entrada en vigor y terminación

El STOPIA 2006 y el TOPIA 2006 entraron en vigor el 20 de febrero de 2006. Los acuerdos continuarán hasta que el actual sistema internacional de indemnización se modifique de modo sustancial y considerable. Existen además disposiciones para dar por terminados los acuerdos en ciertas circunstancias que cabe esperar los tornen inviables.

10.4 Examen por las Asambleas del Fondo de 1992 y del Fondo Complementario

En sus sesiones de febrero/marzo de 2006, las Asambleas del Fondo de 1992 y del Fondo Complementario tomaron nota de los acuerdos voluntarios STOPIA 2006 y TOPIA 2006.

El International Group informó a la Asamblea del Fondo de 1992 que los P&I Clubs estaban dispuestos a hacer extensivo el STOPIA 2006 para que se aplicase, no sólo a los Estados Miembros del Fondo de 1992, sino también a los que fuesen partes en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y que no fuesen Miembros del Fondo de 1992. Con todo, el International Group tenía dudas en cuanto a la conveniencia de tal ampliación. Cuando la

Asamblea del Fondo de 1992 consideró la cuestión en febrero/marzo de 2006, no hubo apoyo para tal ampliación del STOPIA 2006, ya que se consideró que esto disuadiría a los Estados de ratificar el Convenio del Fondo de 1992.

10.5 Implementación del STOPIA 2006 y el TOPIA 2006

El Director y el International Group of P&I Clubs han mantenido deliberaciones sobre los procedimientos necesarios para implementar las disposiciones de pago en el STOPIA 2006 y el TOPIA 2006. El texto de una nota sobre estos procedimientos fue aprobado por la Asamblea del Fondo de 1992 y la Asamblea del Fondo Complementario en octubre de 2006 (véase la sección 5).

11 PREPARATIVOS PARA LA ENTRADA EN VIGOR DEL CONVENIO SNP

En 1996, una Conferencia Diplomática aprobó el Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (Convenio SNP). La Conferencia invitó a la Asamblea del Fondo de 1992 a asignar al Director del Fondo de 1992, además de sus funciones en virtud del Convenio del Fondo de 1992, las tareas administrativas necesarias para la constitución del Fondo internacional de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (Fondo SNP), de conformidad con el Convenio SNP. En 1996, la Asamblea del Fondo de 1992 encargó al Director que llevase a cabo las tareas solicitadas por la Conferencia SNP sobre la base de que todos los gastos contraídos serían sufragados por el Fondo SNP.

El Convenio SNP entrará en vigor 18 meses después de la ratificación por lo menos de 12 Estados, siempre que se hayan cumplido dos condiciones, a saber que cuatro de esos Estados deben tener buques con un arqueo bruto total de por lo menos 2 millones de unidades y que durante el año civil precedente se haya recibido en los Estados que han ratificado el Convenio una cantidad total de al menos 40 millones de toneladas de carga consistente en sustancias nocivas y potencialmente peligrosas distintas de hidrocarburos, gas natural licuado (GNL) o gas de petróleo licuado (GPL).

Al 31 de diciembre de 2006 ocho Estados (Angola, Chipre, Eslovenia, Federación de Rusia, Marruecos, Saint Kitts y Nevis, Samoa, y Tonga) se habían adherido al Convenio SNP. Como solamente dos de esos Estados tienen buques con un arqueo bruto total de por lo menos 2 millones de unidades (Chipre y la Federación de Rusia) y solamente dos Estados (Chipre y Eslovenia) han presentado informes sobre la carga sujeta a contribución, las condiciones para la entrada en vigor del Convenio SNP distan mucho de haberse cumplido.

La Secretaría de los FIDAC ha establecido un sitio web dedicado a la implementación del Convenio SNP (www.hnsconvention.org).

La Secretaría ha completado además la elaboración de un sistema para supervisar la carga

sujeta a contribución conforme al Convenio SNP, que incluye una base de datos de todas las sustancias clasificadas como nocivas o potencialmente peligrosas (HNS). El sistema final fue distribuido en agosto de 2005 en forma de CD-ROM, que contenía programación para instalarlo en un ordenador personal de usuario. La Secretaría ha elaborado un sitio web dedicado al sistema (www.hnscccc.org).

En octubre de 2005, se señaló a la atención de la Asamblea del Fondo de 1992 sobre el hecho de que, en octubre de 2004, el Comité de Protección del Medio Marino (MEPC) de la OMI había adoptado reglas revisadas para prevenir la contaminación del mar por buques que transporten hidrocarburos o productos químicos, que está previsto entren en vigor el 1 de enero de 2007. La entrada en vigor de dichas reglas revisadas haría que parte de la definición de SNP en a) ii) del artículo 1.5 del Convenio SNP no tendría sentido a partir de esa fecha, puesto que ya no existirá el apéndice II del Anexo II del MARPOL 73/78, a que hace referencia esta parte de la definición.

Por consiguiente, la Asamblea del Fondo de 1992 consideró que era fundamental que, a fin de facilitar la entrada en vigor del Convenio SNP, se resolviese lo antes posible esta cuestión, y encargó al Director que examinara esta cuestión con el Secretario General de la OMI con objeto de encontrar una solución práctica a la cuestión y además tratar de evitar que se planteen problemas similares en el futuro. A raíz de estas consultas, el Secretario General de la OMI emitió una circular en febrero de 2006, aclarando la cuestión e indicando que se añadirían notas explicativas a pie de página donde fuera apropiado en las nuevas publicaciones de la OMI. Es más, en su periodo de sesiones de abril 2006, el Comité Jurídico adoptó la resolución LEG.4(91) sobre esta cuestión, que remite a las partes interesadas a las disposiciones pertinentes equivalentes en el nuevo Anexo II del MARPOL 73/78. En su periodo de sesiones de octubre de 2006, el Comité de Protección del Medio Marino de la OMI, observando que había quedado claro que las reglas revisadas entrarían en vigor el 1 de enero de 2007, adoptó una resolución

similar. Se espera que la primera Asamblea del Fondo SNP adopte una resolución apropiada sobre esta cuestión.

Como complemento del primer taller, celebrado en junio de 2005, la Secretaría de los FIDAC organizó un segundo taller en Londres el 25 y 26 de mayo de 2006 para facilitar los preparativos de los Estados para la ratificación del Convenio SNP. Este segundo taller se centró en aspectos más prácticos de la implementación del Convenio SNP, tomando como fundamento la versión revisada de la 'Guía para la implementación del Convenio SNP' que había sido elaborada para el primer taller, celebrado en 2005. La Guía junto con las presentaciones en

PowerPoint que se dieron en ambos talleres están disponibles en el sitio web dedicado a la implementación del Convenio SNP.

En 2006, la Secretaría participó en varios seminarios y actos similares sobre el Convenio SNP en los Estados que estaban considerando ratificar el Convenio. Además la Secretaría hizo presentaciones sobre el Convenio SNP en seminarios organizados por la Agencia Europea de Seguridad Marítima.

Se ha editado en español, francés e inglés un folleto de cuatro páginas que brinda una introducción accesible al Convenio SNP y está disponible en los FIDAC.



Bidón con sustancia nociva y potencialmente peligrosa depositado en una playa de arena

12 TRANSACCIÓN Y PAGO DE RECLAMACIONES

12.1 Consideraciones generales

Los órganos rectores de los FIDAC han otorgado al Director autorización general para acordar reclamaciones y pagar indemnización en el caso en el que parece probable que los pagos totales por el Fondo respectivo con relación al siniestro en cuestión no rebasan 2,5 millones de DEG (£1,9 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, el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 o la Asamblea del Fondo Complementario). 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 fuera necesario para atenuar las grandes dificultades financieras 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 del Fondo, 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 (llamado 'prorrato'). 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.

Un resultado importante del establecimiento del Fondo Complementario es que, prácticamente en todos los casos, debe ser posible desde el comienzo pagar indemnización por daños debidos a la contaminación en Estados miembros del Fondo Complementario en un 100% de la cantidad acordada entre el Fondo y el demandante. Por lo tanto, no habrá necesidad de efectuar pagos prorrateados durante la etapa inicial de un siniestro.

12.2 Admisibilidad de las reclamaciones de indemnización

Los Fondos pueden pagar indemnización a demandantes solamente en la medida en que sus reclamaciones estén justificadas y cumplan los criterios estipulados en el Convenio del Fondo aplicable. A este fin, los demandantes están obligados a justificar sus reclamaciones 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 una relación de causalidad 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 transacción y pago 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 Convenios de 1992. El informe del Grupo de Trabajo fue refrendado por la Asamblea del Fondo de 1971. La Asamblea del Fondo de 1992 ha decidido que dicho informe

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 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 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 millones
<i>Osung N°3</i>	República de Corea/Japón	1997	£8,2 millones

deberá constituir la base de su política sobre los criterios para la admisibilidad de las reclamaciones.

Las Asambleas de los tres Fondos 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 del Fondo de 1992, 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 implementados y aplicados de manera uniforme en todos los Estados Partes, y que a los demandantes de reclamaciones por

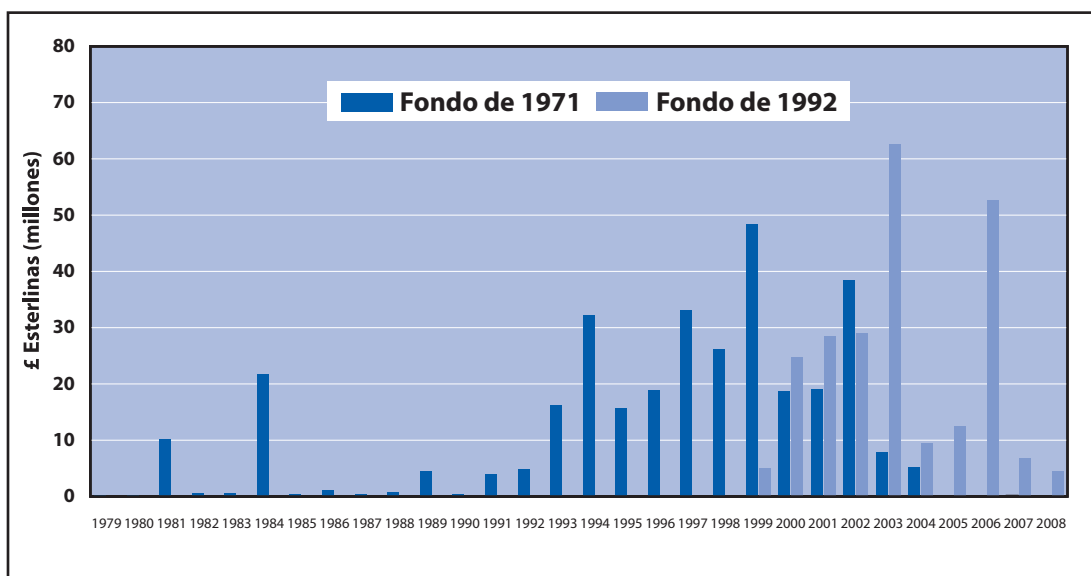
daños debidos a la contaminación por hidrocarburos se les dé un tratamiento por igual en cuanto a la indemnización en todos los Estados Partes. La resolución destacaba además la importancia de que los tribunales nacionales de los Estados Partes otorguen la debida consideración a las decisiones de los órganos rectores del Fondo de 1971 y del Fondo de 1992 relativas a la interpretación y aplicación de los Convenios de 1992.

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 toda 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 Fondos de 1971 y de 1992 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. Una versión revisada del Manual de Reclamaciones del Fondo de 1992 adoptada por la Asamblea del Fondo de

² El Fondo de 1992 ha pagado otros £61,1 millones en indemnización respecto al siniestro del Nakhodka.

³ Están pendientes algunas reclamaciones de terceros.



Fondo de 1971 y Fondo de 1992: Pago de reclamaciones

1992 fue publicada en español, francés e inglés en abril de 2005.

El Fondo Complementario no estará por lo general involucrado directamente en el proceso de la tramitación de las reclamaciones. El Manual de Reclamaciones del Fondo de 1992 incluye una declaración en la que los criterios en virtud de los cuales las reclamaciones de indemnización tienen derecho a la indemnización del Fondo Complementario son idénticos a aquéllos relativos al Fondo de 1992. A la luz de las disposiciones del Protocolo relativo al Fondo Complementario, y por razones prácticas, la Asamblea del Fondo Complementario decidió en marzo de 2005 que el Fondo Complementario no necesitaba su propio Manual de Reclamaciones.

El Manual de Reclamaciones está disponible en el sitio web de los FIDAC (www.iopcfund.org).

12.3 Siniestros en los que intervino el Fondo de 1971

Transacción y pago de reclamaciones del Fondo de 1971 entre 1978 y 2006

Desde su creación en octubre de 1978, el Fondo de 1971 ha intervenido, hasta el 31 de diciembre de 2006, 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 XXII 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, la cuantía total de las reclamaciones presentadas rebasó con creces 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.

Se indican en la página 50 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 2006 estaban pendientes reclamaciones de terceros respecto a ocho 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 (£13 millones) y Bs 350 millones (£53 000). Todas las reclamaciones acordadas se han pagado íntegramente. Se han depositado en los tribunales venezolanos reclamaciones por cantidades importantes.

En lo que respecta al siniestro del *Pontoon 300* (Emiratos Árabes Unidos, 1998), todas las reclamaciones admisibles han sido liquidadas por un total de Dhr 7,9 millones (£1,2 millones). El Fondo de 1971 ha efectuado pagos de £1 millón, que corresponde, respecto a la mayoría de las reclamaciones, al 75% de las cuantías acordadas. En diciembre de 2006, el Fondo de 1971 incrementó el nivel de pagos al 100% de las cuantías acordadas, y las cuantías pendientes se pagarán a principios de 2007.

12.4 Siniestros en los que intervino el Fondo de 1992

Transacción y pago de reclamaciones del Fondo de 1992 entre 1996 y 2006

Desde su constitución en mayo de 1996, ha habido 31 siniestros en los que intervino el Fondo de 1992. La indemnización total pagada por el Fondo de 1992 asciende a £224,6 millones (US\$439,6 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>Nakhodka</i> ⁴	Japón	1997	£61,1 millones
<i>Erika</i>	Francia	1999	£75,9 millones
<i>Prestige</i>	España	2002	£81,2 millones

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

Al 31 de diciembre de 2006 había cinco siniestros que ocurrieron antes de 2006 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 el *Prestige* (España, 2002), de los que resultaron reclamaciones de indemnización por cuantías muy superiores a la cuantía máxima disponible en virtud de los Convenios de 1992.

El Gobierno francés y la empresa petrolera francesa Total 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 £84,5 millones respecto a 5 665 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 ha pagado indemnizaciones que ascienden a un total de £78,4 millones al Gobierno español y £222 600 al Gobierno portugués. Se han pagado otras £3,2 millones a demandantes particulares en España y Francia.

Siniestros en 2006 en los que intervino el Fondo de 1992

Durante 2006, el Fondo de 1992 comenzó a intervenir en un nuevo siniestro en Las Filipinas (el siniestro del *Solar 1*) y un nuevo siniestro en Japón (el siniestro del *Shosei Maru*), que puede dar lugar a reclamaciones contra el Fondo de 1992.

El siniestro del *Solar 1* ha tenido un impacto significativo en las pesquerías y acuicultura en pequeña escala y en la actividad del turismo en pequeña escala. La cuantía de las reclamaciones admisibles excederá de la cuantía de limitación en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992. El siniestro está comprendido en el Acuerdo del STOPIA 2006 (véase la sección 10) y las cuantías pagadas por concepto de

⁴ Como se mencionó anteriormente, el Fondo de 1971 ha pagado otros £49,6 millones en indemnización respecto al siniestro del *Nakhodka*.

indemnización por el Fondo serán reembolsadas por el asegurador P&I del propietario del buque hasta un total de 20 millones de DEG (£15,4 millones). No obstante, el asegurador del propietario del buque informó que el Fondo de 1992 tenía la intención de reservarse el derecho, conforme al artículo III, párrafo 3 del Convenio, de oponerse a las reclamaciones de los demandantes cuya negligencia pueda haber causado o contribuido a los daños debidos a la contaminación, y que no pensaba pagar reclamaciones hechas por terceros cuando se viese pruebas de negligencia contribuyente.

Se tiene entendido que las reclamaciones de terceros es probable que sean con respecto a las medidas preventivas. De conformidad con el artículo 4, párrafo 3 del Convenio del Fondo de 1992, el Fondo de 1992 sería responsable de pagar las reclamaciones por costes de medidas

preventivas que hiciesen a terceros, incluso cuando la negligencia de esas partes pueda haber causado o contribuido a los daños debidos a la contaminación. Los pagos efectuados por el Fondo con respecto a esas reclamaciones, no serían, o al menos no de momento, reembolsados por el asegurador del propietario del buque conforme a las condiciones del STOPIA 2006.

El siniestro del *Shosei Maru* en Japón afectó a varias naves y a las instalaciones del puerto y cierto número de explotaciones de cultivo de algas marinas. Este siniestro no está cubierto por el STOPIA 2006. La cuantía total de reclamaciones admisibles puede exceder de la cuantía de limitación aplicable al *Shosei Maru* en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992. Es posible por consiguiente que el Fondo de 1992 tenga que pagar indemnización respecto de este siniestro.

13 SINIESTROS TRAMITADOS POR LOS FONDOS DE 1971 Y DE 1992 EN 2006

Esta parte del Informe proporciona información sobre los siniestros en los que intervinieron los FIDAC en el transcurso de 2006. En el Informe se presentan las novedades de los diversos casos en 2006 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. Estos debates se recogen en las Actas de las Decisiones de las reuniones de dichos órganos, que están disponibles en el sitio web de los FIDAC (www.iopcfund.org).

El Fondo Complementario no ha intervenido en ningún siniestro en 2006.

En este Informe se han redondeado las cuantías de las reclamaciones. La conversión de las divisas a libras esterlinas es la del tipo de cambio al 29 de diciembre de 2006, 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.



Embarcaciones de pesca contaminadas con petróleo en la Isla de Guimaras, Filipinas, tras el siniestro del Solar 1

14 SINIESTROS DEL FONDO DE 1971

14.1 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, 24 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 (£242 000). No se constituyó fondo de limitación. 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 posteriormente 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 la embarcación transportaba menos de 2 000 toneladas de petróleo a granel como carga. El pleito fue remitido de vuelta al Tribunal de primera instancia.

En sentencia dictada en marzo de 2000, el Tribunal de primera instancia ordenó a la aseguradora que pagase al Fondo de 1971 FFr8,2 millones o €1,3 millones (£890 000) más intereses. La aseguradora apeló contra la sentencia.

El Tribunal de Apelación dictó su sentencia en febrero de 2004 en la cual ratificaba la sentencia del Tribunal de primera instancia de marzo de 2000. La aseguradora no ha apelado ante el Tribunal de Casación.

En consulta con los abogados del Fondo en Trinidad y Tabago, el Fondo ha comenzado un procedimiento sumario contra el asegurador en Trinidad y Tabago para ejecutar la sentencia del Tribunal de Apelación.

14.2 AEGEAN SEA

(España, 3 de diciembre de 1992)

El siniestro

En un temporal, el buque mineralero/granelero/petrolero griego *Aegean Sea* (57 801 TRB) embarrancó al acercarse al puerto de La Coruña, en el noroeste de España. El buque, que transportaba aproximadamente 80 000 toneladas de petróleo crudo, se partió en dos y ardió violentamente durante unas 24 horas. La sección de proa se hundió a unos 50 metros de la costa.

La sección de popa permaneció en gran parte intacta. El petróleo que quedaba en la sección de popa fue extraído por salvadores que operaban desde la orilla. No se conocía la cantidad de hidrocarburos derramados, pero la mayor parte de la carga quedó consumida por las llamas a bordo del buque o se dispersó en el mar. Se contaminaron varios trechos de costa al este y nordeste de La Coruña, así como la abrigada Ría del Ferrol. Se efectuaron importantes operaciones de limpieza en el mar y en tierra.

Reclamaciones de indemnización

Se presentaron reclamaciones por un total de Pts 48 187 millones (£195 millones) ante los Juzgados de lo penal y lo civil. Gran número de reclamaciones fueron objeto de transacciones extrajudiciales pero muchos demandantes dieron curso a sus reclamaciones en el juzgado.

Procesos penales

Se inició un proceso penal en el Juzgado de lo penal de primera instancia de La Coruña contra el capitán del *Aegean Sea* y el práctico encargado de la entrada del buque en el puerto de La Coruña. El Juzgado examinó no solamente los aspectos penales del caso sino también las reclamaciones de indemnización que se habían presentado en el proceso penal contra el propietario del buque, el capitán, el asegurador del propietario del buque: la United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Limited (el UK Club), el Fondo de 1971, el propietario de la carga a bordo del *Aegean Sea* y el práctico.

En sentencia dictada en abril de 1996, el Juzgado de lo penal juzgó que el capitán y el práctico eran ambos responsables de negligencia criminal. Fueron sentenciados a pagar cada uno una multa de Pts 300 000 (£1 215). El capitán, el práctico y el Estado español apelaron contra la sentencia, pero el Juzgado de Apelación la confirmó en junio de 1997.

Liquidación global

En junio de 2001, el Consejo Administrativo autorizó al Director a concertar y firmar en nombre del Fondo de 1971 un acuerdo con el Estado español, el propietario del buque y el UK Club sobre una solución global de todas las cuestiones pendientes en el caso del *Aegean Sea*, siempre que el acuerdo contuviese ciertos elementos. En julio de 2001, el Director hizo la

oferta formal de tal acuerdo. Dicha oferta condicionaba el acuerdo a la revocación por los demandantes de los recursos judiciales que representasen al menos el 90% de la cuantía total reclamada en el juzgado.

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

El 30 de octubre de 2002, se concertó un acuerdo entre el Estado español, el Fondo de 1971, el propietario del buque y el UK Club, por el cual la cuantía total adeudada por el propietario del *Aegean Sea*, el UK Club y el Fondo de 1971 a las víctimas a consecuencia de la distribución de responsabilidades determinada por el Juzgado de Apelación de La Coruña ascendía a Pts 9 000 millones (£36 millones). A consecuencia de la distribución de responsabilidades determinada por el Juzgado de Apelación en La Coruña, el Estado español se comprometió a indemnizar a todas las víctimas que pudieran obtener una sentencia definitiva de un juzgado español a su favor que condenara al propietario del buque, al UK Club o al Fondo de 1971 a pagar indemnización a consecuencia del siniestro.

El 1 de noviembre de 2002, conforme al acuerdo, el Fondo de 1971 pagó €38 386 172, correspondientes a Pts 6 386 921 613 (£24,4 millones), al Gobierno español.

Novedades recientes

Seis demandantes no alcanzaron acuerdo con el Gobierno español sobre la cuantía de sus supuestas pérdidas y procedieron sus reclamaciones en el Juzgado de primera instancia de La Coruña contra el Estado español y el Fondo de 1971 por una cuantía total de €3 646 000 (£2,5 millones). El Fondo de 1971 presentó

alegatos al Juzgado en el sentido de que el Fondo de 1971 no estaba obligado a indemnizar a esos demandantes ya que el Gobierno español se había comprometido, en el acuerdo antes mencionado con el Fondo de 1971, a indemnizar a todas las víctimas del siniestro con reclamaciones pendientes, y que este compromiso había sido aprobado por Real Decreto.

En octubre y diciembre de 2005, el Juzgado dictó sentencias respecto a tres de las reclamaciones. En las sentencias el Juzgado rechazó el argumento del Fondo de 1971 porque el Real Decreto no exoneraba al Fondo de 1971 de la responsabilidad para con las víctimas, ya que se refería a un contrato entre el Fondo de 1971 y el Estado español. El Juzgado halló además que el Estado español no había sido autorizado por las víctimas a alcanzar un acuerdo sobre sus reclamaciones con terceros. El Juzgado sostuvo que el Gobierno y el Fondo tenían responsabilidad mancomunada para con los demandantes, pero adjudicó cuantías considerablemente inferiores a las reclamadas. Todas las partes han apelado contra las sentencias. En julio de 2006, el Tribunal ordenó la ejecución provisional de la sentencia dictada respecto a uno de esos demandantes.

En septiembre de 2006, el Tribunal de Apelación de La Coruña dictó una sentencia respecto a una de las reclamaciones arriba mencionadas, reduciendo la cuantía adjudicada por el Tribunal de primera instancia. El demandante apeló al Tribunal Supremo. Ni el Estado español ni el Fondo apelaron contra la nueva sentencia.

En octubre y noviembre de 2006, el Tribunal de primera instancia de La Coruña dictó sentencias respecto a dos de las otras reclamaciones, en gran parte sobre los mismos términos que para las tres reclamaciones arriba mencionadas, y adjudicó cantidades inferiores a las reclamadas. El Estado español, el Fondo de 1971 y uno de los demandantes apelaron contra las sentencias.

La reclamación restante se encuentra a la espera de sentencia.

El Gobierno español, conforme al acuerdo con el Fondo de 1971, pagará las cuantías adjudicadas por estas sentencias.

14.3 BRAER

(Reino Unido, 5 de enero de 1993)

El siniestro

El buque tanque liberiano *Braer* (44 989 TRB) encalló al sur de las Islas Shetland (Reino Unido). El buque al final se partió, y tanto la carga como el combustible se derramaron en el mar. Debido al temporal reinante, la mayor parte de los hidrocarburos derramados se dispersaron de modo natural, y las repercusiones sobre la costa fueron limitadas. Las aspersiones de hidrocarburos arrojados a tierra por los fuertes vientos afectaron a las tierras de labranza y las casas cercanas a la costa. El Gobierno del Reino Unido impuso una zona de exclusión de pesca que abarcaba una extensión a lo largo de la costa occidental de Shetland que quedó afectada por los hidrocarburos, prohibiendo la captura, recolección y venta de todas las especies de pescado y marisco del interior de la zona.

Reclamaciones de indemnización

Todas las reclamaciones excepto una han sido liquidadas y la indemnización total pagada asciende aproximadamente a £51,9 millones, de los que el Fondo de 1971 ha pagado £45,7 millones y el asegurador del propietario del buque, Assuranceöreningen Skuld (Skuld Club), £6,2 millones.

La única reclamación pendiente, de la Shetland Sea Farms Ltd., empresa radicada en Shetland, estaba relacionada con un contrato para adquirir cría de salmón a una empresa de tierra firme. El Comité Ejecutivo decidió en 1995 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 fuese objeto de transacción extrajudicial.

Acción judicial de Shetland Sea Farms Ltd.

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, se 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, y que no permitir que la reclamación siguiese su curso en su versión revisada constituiría un castigo excesivo.

El Tribunal decidió que la causa siguiese su curso hasta un juicio limitado a la cuestión de si Shetland Sea Farms podía probar que existía un contrato antes de ocurrir el siniestro del *Braer* para el suministro de crías de salmón a Shetland Sea Farms sin hacer referencia a 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 apelaron 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.

En enero de 2005, el Tribunal de Apelación dictó sentencia confirmando la resolución del Tribunal de primera instancia. Por consiguiente, si bien Shetland Sea Farms no puede basarse en la existencia del supuesto contrato, la empresa podría proseguir con la reclamación basándose en que, incluso si no existiese contrato anterior, habría adquirido, criado y vendido crías de salmón de las que habría obtenido ganancias. El demandante no ha cuantificado la reclamación conforme a los criterios estipulados por el Tribunal.

En vista de la conducta de Shetland Sea Farms, el Tribunal de Apelación dictó una resolución provisional en julio de 2006 contra la empresa exigiéndole pagar la mayor parte de las costas en que incurrieran el propietario del buque, el Skuld Club y el Fondo en relación con el proceso judicial. El Tribunal puso como condición que la empresa pagase estas costas antes de permitirle continuar el proceso. Al 31 de diciembre de 2006 no se habían pagado esas costas.

A raíz de la decisión del Tribunal han tenido lugar deliberaciones entre Shetland Sea Farms, el Skuld Club y el Fondo de 1971, que indican que probablemente se retirará la reclamación.

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

14.4 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 de la responsabilidad del propietario del buque estableció un fondo de limitación que ascendía a Drs 1 497 millones o €4,4 millones (£3 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 millones), más Drs 378 millones o €1,1 millones (£740 000) 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. Debido al excesivo retraso del liquidador en presentar su informe al Tribunal, los demandantes presentaron una querrela oficial contra el liquidador por incumplimiento del deber. Se inició una investigación oficial y el Fiscal General citó al liquidador para explicar el retraso en presentar el informe.

El propietario del buque y su asegurador entablaron acción judicial contra el Fondo de 1971 a fin de impedir que prescribiesen sus derechos al reintegro por parte del Fondo de todo pago 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 Tribunal de primera instancia verá la causa en febrero de 2008.

El propietario de una piscifactoría, cuya reclamación es de Drs 1 044 millones o €3 millones (£2 millones), también interrumpió el plazo de prescripción entablado acción judicial contra el Fondo de 1971. Han prescrito todas las demás reclamaciones con relación al Fondo de 1971.

El liquidador presentó su informe al Tribunal en marzo de 2006. En su informe, el liquidador evaluó las 527 reclamaciones en €2 125 755 (£1,4 millones), cifra inferior a la cuantía de limitación aplicable al propietario del buque. No obstante, 446 de estos demandantes, incluido el propietario del buque y su asegurador,

presentaron objeciones al informe. El Fondo también hizo intervenciones en el Tribunal en relación al informe en las que el Fondo trataba de los criterios para la admisibilidad de reclamaciones de indemnización en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 y del Convenio del Fondo de 1971. En sus intervenciones, el Fondo, se reservó, frente a todos los demandantes distintos del propietario del buque, su asegurador y el propietario de la piscifactoría, todos los derechos derivados del artículo 6 del Convenio del Fondo de 1971, es decir el artículo relativo a la prescripción.

La próxima audiencia en el proceso de limitación se celebrará en el Tribunal de Apelación el 15 de marzo de 2007.

14.5 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 en el puerto de Agioi Theodori (Grecia) a unas 22 millas 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 un fondo de limitación por una cuantía de Drs 2 241 millones o €6,6 millones (£4,4 millones) mediante una garantía bancaria.

Se ha liquidado la mayoría de las reclamaciones. Con todo, quedan sin resolver tres reclamaciones: las del Estado griego, una piscifactoría y el propietario de un lugar de veraneo junto al mar. En sentencias dictadas en marzo de 2006, el Tribunal Supremo desestimó las decisiones del Tribunal de Apelación, que había confirmado las reclamaciones del Estado griego y la piscifactoría, por carecer del razonamiento legal correcto, y también desestimó la decisión del Tribunal de Apelación, que había rechazado la reclamación del propietario del lugar de veraneo junto al mar, por aplicación impropia de la ley. El Tribunal Supremo remitió estas reclamaciones de vuelta al Tribunal de Apelación, para volver a escuchar las causas en su fundamento y tratar de la cuestión de la cuantía.

El Tribunal de Apelación escuchará la causa en mayo de 2007.

La cuantía total de las reclamaciones liquidadas y la cuantía reclamada en los casos pendientes son inferiores al nivel en el que el Fondo de 1971 tendría que pagar indemnización o compensación.

14.6 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 dio lugar a procesos judiciales en un Tribunal de lo penal en Cabimas, Tribunales de lo civil en Caracas y Maracaibo, el Tribunal de Apelación de lo penal de Maracaibo y el Tribunal Supremo. 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 en Cabimas, el capitán sostuvo que los daños fueron causados en gran parte por deficiencias en el canal de navegación del Lago Maracaibo que eran imputables 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.

En septiembre de 2000, el Tribunal de Apelación de lo penal 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 del sindicato de pescadores FETRAPESCA. La decisión del Tribunal de Apelación parecía implicar que la sentencia del Tribunal de primera instancia era nula y sin valor.

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

En sentencia dictada en febrero de 2005, el Tribunal de Apelación de lo penal halló que se había probado que el capitán había incurrido en responsabilidad penal debido a negligencia que causó daños de contaminación al medio ambiente. El Tribunal decidió, sin embargo, que conforme al derecho procesal venezolano, como habían pasado más de cuatro años y medio después de la fecha del hecho penal, prescribía el proceso penal contra el capitán. En su sentencia, el Tribunal manifestó que esta decisión no prejuzgaba las responsabilidades civiles que pudieran derivarse del hecho penal declarado prescrito en la sentencia.

Reclamaciones de indemnización en los tribunales

La situación respecto a las reclamaciones de indemnización importantes pendientes ante los tribunales en Venezuela figura en la página 64.

Reclamaciones de la República de Venezuela

La República de Venezuela presentó una reclamación por daños al medio ambiente de US\$60 250 396 (£31 millones) contra el capitán, el propietario del buque y su asegurador, Assuranceföreningen Gard (Gard Club), en el Tribunal de lo penal de Cabimas. Se notificó la acción penal al Fondo de 1971, que presentó alegatos en el proceso.

La República de Venezuela presentó además una reclamación por daños al medio ambiente de US\$60 250 396 millones (£31 millones) contra el propietario del buque, el capitán del *Nissos Amorgos*, y el Gard Club en el Tribunal de lo Civil de Caracas. No se notificó la acción civil al Fondo de 1971.

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

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.*

Demandante	Categoría	Cuantía reclamada US\$	Tribunal	Postura del Fondo
República de Venezuela	Daños al medio ambiente	US\$60 250 396	Tribunal de lo penal	Prescripción
República de Venezuela	Daños al medio ambiente	US\$60 250 396	Tribunal de lo civil	Prescripción
Tres elaboradores de pescado	Lucro cesante	US\$30 000 000	Tribunal de lo civil	No se ha probado ninguna pérdida
Total		US\$150 500 792 (£77 millones)		

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 misma 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 (Fiscal General) había aceptado esta duplicación en una nota presentada a los abogados del Fondo de 1971 en agosto de 2001.

El artículo 6.1 del Convenio del Fondo de 1971 dispone lo siguiente:

El derecho a las indemnizaciones señaladas en el artículo 4 o a las compensaciones señaladas en el artículo 5, caducará a los tres años de producido el daño si con anterioridad no se hubiera iniciado acción judicial en aplicación de dichos artículos, o no se hubiera efectuado la notificación prevista en el artículo 7, párrafo 6. En todo caso, transcurrido un plazo de seis años desde la fecha del siniestro no podrá intentarse ninguna acción judicial.

República de Venezuela en los Tribunales de lo civil y lo penal contra el propietario del buque y el Gard Club, no contra el Fondo de 1971. Por consiguiente, el Fondo no fue demandado en estos procesos, y aunque el Fondo intervino en el proceso incoado en el Tribunal de lo penal de Cabimas, las acciones no podían haber dado lugar a una sentencia contra el Fondo. Como se indica antes, el artículo 6.1 del Convenio del Fondo de 1971 exige que, para impedir que caduque una reclamación respecto al Fondo de 1971, ha de intentarse una acción judicial contra el Fondo dentro de un plazo de seis años desde la fecha del siniestro. La República de Venezuela no había intentado acción judicial contra el Fondo de 1971 dentro del plazo de seis años, que había expirado en febrero de 2003. En octubre de 2005, el Consejo Administrativo refrendó la opinión del Director de que las reclamaciones de la República de Venezuela habían, por consiguiente, caducado en lo que concierne el Fondo de 1971.

Reclamaciones de elaboradores de pescado

Tres elaboradores de pescado presentaron reclamaciones por un total de US\$30 millones (£15 millones) en el Tribunal Supremo contra el Fondo de 1971 y el Instituto Nacional de Canalizaciones (INC). El Tribunal Supremo actuaría en este caso como Tribunal de primera y última instancia ('avocamiento'). En su sesión de julio de 2003, el Consejo Administrativo tomó nota de que las reclamaciones no habían sido fundamentadas por documentación de apoyo y por tanto deberían ser consideradas como no admisibles.

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

‘Avocamiento’

En sentencia dictada en julio de 2005, el Tribunal Supremo decidió aceptar la retirada de las reclamaciones de un grupo de 11 elaboradores de pescado y marisco y del sindicato de pescadores FETRAPESCA, tras el acuerdo transaccional alcanzado por seis elaboradores de camarones y dos mil pescadores con el Fondo de 1971 en diciembre de 2000. En su sentencia, el Tribunal Supremo rechazó además la solicitud de ‘avocamiento’.

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 (£530 000), 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 27 de junio de 1997, el Tribunal de Cabimas dictó una orden que disponía que la cuantía máxima pagadera en virtud del Convenio de Responsabilidad de 1969 y el Convenio del Fondo de 1971, a saber 60 millones de DEG, corresponde a Bs 39 738 millones o US\$83 221 800 (£43 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 a un porcentaje de la pérdida o daños efectivamente sufridos por cada demandante.

En la sesión de mayo de 2004 del Consejo Administrativo, la delegación venezolana manifestó que la República de Venezuela había propuesto que toda reclamación de 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 reconocidos, dentro de la cuantía máxima disponible establecida por los Convenios.

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’ coincidía con la suya (es decir que el Gobierno se comprometía a no procurar o tratar de conseguir el pago de sus reclamaciones de indemnización en virtud de los Convenios, o en virtud de su legislación nacional 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). El Consejo autorizó al Director a incrementar el nivel de pagos al 100% de las reclamaciones reconocidas, cuando hubiera recibido la garantía necesaria.

Una carta del Ministerio de Relaciones Exteriores de Venezuela recibida el 13 de agosto de 2004 daba, en opinión del Director, la garantía necesaria. Como resultado, el Director decidió incrementar el nivel de pagos hasta el 100%.

Reclamaciones acordadas

Las reclamaciones acordadas se resumen en el cuadro de la página 66.

Novedades recientes

En la sesión del Consejo Administrativo de octubre de 2005, la delegación de Venezuela reconoció que la mayoría de las reclamaciones pendientes que resultaron del siniestro del *Nissos Amorgos* habían caducado y pidió al Consejo Administrativo que autorizase al Director a

Demandante	Categoría	Cuantía acordada Bs	Cuantía acordada US\$
Petróleos de Venezuela S.A. (PDVSA)	Limpieza		US\$8 364 223
ICLAM ⁶	Medidas preventivas	Bs61 075 468	
Pescadores y elaboradores de camarones	Lucro cesante		US\$16 033 389
Otras reclamaciones ⁷	Daños materiales y lucro cesante	Bs289 000 000	
Total		Bs350 075 468 (£53 000)	US\$24 397 612 (£13 millones)

dirigirse al Gard Club y al Fiscal General y la Procuraduría General de la República de Venezuela para facilitar la resolución de las cuestiones pendientes que resultaron de este siniestro. Dicha delegación señaló que una resolución del resto de las cuestiones pendientes contribuiría a la disolución del Fondo de 1971. El Consejo invitó al Director a dirigirse al Gard Club y al Fiscal General y la Procuraduría General de la República de Venezuela con el fin de prestarles asistencia en la resolución de las cuestiones pendientes.

Desde octubre de 2005 ha habido varias reuniones y conversaciones entre la delegación de Venezuela y el Fondo de 1971. Durante este periodo, el Fondo de 1971 celebró también reuniones y conversaciones con el Gard Club. En febrero de 2006, el Fondo de 1971 escribió a la delegación de Venezuela indicando posibles soluciones a las cuestiones pendientes. En mayo de 2006 tuvo lugar una reunión en Caracas entre las diversas partes interesadas, incluidos los representantes del Gobierno de Venezuela. El Fondo de 1971 estuvo representado en la reunión por sus abogados venezolanos. El objetivo de la reunión era poner al corriente a las diversas partes en cuanto a la situación de las reclamaciones pendientes.

En junio de 2006 se celebró una reunión en Londres entre el Gobierno de Venezuela y el Fondo de 1971 en la que se informó a éste último que las autoridades venezolanas estaban muy adelantadas en sus debates internos y que tendrían lugar reuniones en Venezuela en un

futuro próximo entre los cinco departamentos gubernamentales interesados y con representantes de los demandantes privados. El Gobierno venezolano aseveró que informaría del resultado al Fondo de 1971. En conversaciones con el Gobierno venezolano en septiembre de 2006, se informó al Fondo de 1971 que había tenido lugar una reunión en Caracas en agosto de 2006. El Fondo de 1971 y el Gard Club participaron en una reunión en Venezuela a principios de octubre de 2006, pero no resultó ningún progreso de la misma.

Posible acción de recurso contra el Instituto Nacional de Canalizaciones (INC)

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 debate se basaba en un documento presentado por el Director. En conclusión, el Director consideró los siguientes factores principales:

- Había hechos que hablaban a favor de que el siniestro fue causado por deficiencias en el canal y otros hechos que apoyaban el parecer de que la varada había sido causada por negligencia por parte del buque;
- el Fondo de 1971 tendría la carga de la prueba de que el siniestro había sido causado por deficiencias en el canal o que éstas habían contribuido al mismo;

⁶ Instituto para el Control y la Conservación de la Cuenca del Lago de Maracaibo.

⁷ Pagada íntegramente por el asegurador del propietario del buque, a excepción de la reclamación de Corpozulia, una autoridad de turismo de la República de Venezuela.

- c) había un elemento de riesgo en toda litigación, y en este caso las pruebas en conflicto arriba mencionadas aumentan la dificultad de predecir el resultado;
- d) se había tratado un caso muy similar en arbitraje en Nueva York y los árbitros habían concluido que la varada había sido causada únicamente por error de navegación; y
- e) un Tribunal venezolano de lo penal había juzgado al capitán del *Nissos Amorgos* responsable del siniestro, aunque esta sentencia era objeto de apelación⁸.

El Consejo tomó nota de que, tras tener en cuenta toda la información disponible, el Director había considerado que había que tener en cuenta que era poco probable que prosperase una acción de recurso del Fondo de 1971 contra el INC y que por tal razón había propuesto que el Fondo no diese curso a tal acción.

Resumiendo el debate que tuvo lugar en la sesión del Consejo de mayo de 2004, el Presidente manifestó que era importante que hubiera un amplio consenso para una decisión de no entablar acción de recurso contra el INC y que, como una ligera mayoría de aquellas delegaciones que habían expresado su parecer estaban a favor de posponer una decisión, y que incluso algunas de aquellas delegaciones que apoyaban la propuesta del Director habían estado muy vacilantes, tal consenso no existía. El Consejo decidió que el Fondo de 1971 aplazase adoptar una postura sobre si el Fondo debía o no entablar acción de recurso contra el INC.

La cuestión fue considerada otra vez por el Consejo Administrativo en su sesión de octubre de 2006. El Consejo tomó nota de que los factores mencionados en los puntos a) a d) supra no habían cambiado desde mayo de 2004, que por tanto el Director consideraba aún poco probable que prosperase una acción de recurso del Fondo de 1971 contra el INC, y que por tal razón mantenía su recomendación de que el Fondo no diese curso a tal acción. El Consejo decidió que el Fondo de 1971 no entablara acción de recurso contra el INC.

14.7 PLATE PRINCESS

(Venezuela, 27 de mayo de 1997)

El siniestro

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

Procesos judiciales

La cuantía de limitación aplicable al *Plate Princess* conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 se estima en 3,6 millones de DEG (£2,8 millones). El propietario del buque proporcionó una garantía bancaria del Banco Venezolano de Crédito (BVC) por valor de Bs 2 844 millones (£430 000).

En junio de 1997, una asociación local de pescadores, el Sindicato Único de Pescadores de Puerto Miranda, presentó una reclamación en el Tribunal de lo civil en Caracas contra el propietario del buque y el capitán del *Plate Princess* por una cuantía estimada de US\$20 millones (£10 millones).

En junio de 1997, otro sindicato de pescadores (FETRAPESCA) incoó una acción contra el capitán y el propietario del *Plate Princess* en el Tribunal de lo penal en nombre de 1 692 propietarios de embarcaciones de pesca, reclamando una suma estimada en US\$10 060 por barco (£5 000), a saber un total de US\$17 millones (£8,7 millones). La reclamación era por supuestos daños a embarcaciones y redes de pesca y por lucro cesante. FETRAPESCA presentó también una reclamación por lucro cesante de los pescadores contra el propietario del buque y el capitán del *Plate Princess* ante el Tribunal de lo civil de Caracas por una cuantía estimada en US\$10 millones (£5 millones).

No se notificó al Fondo de 1971 ninguna de las acciones judiciales.

Disposiciones de prescripción del Convenio del Fondo de 1971

Para impedir que prescriba una reclamación, el demandante deberá, dentro de los tres años de producido el daño, o bien iniciar acción judicial

⁸ Como se ha mencionado anteriormente, el proceso penal había terminado porque había prescrito la acción judicial contra el capitán.

contra el Fondo de 1971 o bien notificar al Fondo una acción contra el propietario del buque y/o su asegurador de conformidad con el artículo 7.6 del Convenio (artículo 6.1, primera frase). Incluso si el demandante ha notificado al Fondo de 1971 una acción contra el propietario del buque y/o su asegurador dentro de ese plazo, la reclamación prescribirá a menos que el demandante haya iniciado acción judicial contra el Fondo de 1971 dentro del plazo de seis años desde la fecha del siniestro (artículo 6.1, segunda frase).

Examen en la sesión de octubre de 2005 del Consejo Administrativo

En la sesión de octubre de 2005 del Consejo Administrativo, la delegación de Venezuela manifestó que, aunque se había dado por supuesto que las reclamaciones derivadas de este siniestro habían prescrito, sus asesores jurídicos opinaban que no era este el caso en virtud del artículo 7.6 del Convenio del Fondo de 1971. La delegación de Venezuela se remitió a una reciente decisión del Tribunal Supremo de Venezuela respecto de este siniestro.

Notificación del Fondo de 1971

Poco después de la sesión de octubre de 2005 del Consejo Administrativo, el Fondo de 1971 se enteró que ambos sindicatos de pescadores habían pedido en 1997 que el Tribunal notificase sus acciones al Fondo de 1971. Sin embargo, sólo el 31 de octubre de 2005 se notificó formalmente al Fondo de 1971, por vía diplomática, las acciones de indemnización entabladas en el Tribunal de lo civil de Caracas por FETRAPESCA y el Sindicato Único de Pescadores de Puerto Miranda contra el propietario y el capitán del *Plate Princess* en junio de 1997.

Examen en la sesión de febrero/marzo de 2006 del Consejo Administrativo

En la sesión de febrero/marzo de 2006 del Consejo Administrativo, el Director presentó un documento en el que manifestó lo siguiente:

Las reclamaciones de indemnización ante los Tribunales de Venezuela fueron entabladas contra el capitán y el propietario del buque en junio de 1997. El Fondo de 1971 no fue nombrado como parte demandada en estas acciones. No se notificó al Fondo de 1971 la acción contra el propietario del buque hasta el

31 de octubre de 2005, es decir casi siete años y medio después de ocurrir los daños. Como no se notificaron al Fondo las reclamaciones contra el propietario del buque dentro de los tres años de producido el daño, en opinión del Director habían prescrito dichas reclamaciones conforme al Convenio del Fondo de 1971 en virtud de la primera frase del artículo 6. También habían prescrito, en su opinión, en virtud de la segunda frase de dicho artículo, ya que no se inició acción judicial contra el Fondo dentro del plazo de seis años desde la fecha del siniestro.

El Director ha examinado la sentencia del Tribunal Supremo a que se refirió la delegación de Venezuela en la sesión de octubre de 2005 del Consejo y ha observado que se relaciona con una acción del Sindicato Único de Pescadores de Puerto Miranda contra el BVC, el banco que extendió la garantía facilitada por el propietario del buque en relación con el siniestro. La cuestión tratada en la sentencia es si la garantía bancaria se debe devolver al BVC. En opinión del Director, la sentencia no tiene que ver con el Fondo de 1971, ya que se relaciona con una acción que es totalmente diferente de las iniciadas por los sindicatos de pescadores contra el propietario del buque.

En aquella sesión, la delegación de Venezuela manifestó que no compartía la opinión del Director de que había prescrito la reclamación de los pescadores, ya que se había iniciado acción judicial contra el propietario del buque dentro del plazo estipulado en los artículos 6 y 7.6 del Convenio del Fondo de 1971. La delegación de Venezuela manifestó además que el artículo 6 del Convenio del Fondo de 1971 se refiere directamente al artículo 7.6 de ese Convenio, que dispone que tiene que haber una acción de indemnización contra el propietario del buque en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 o una notificación al Fondo de 1971 de tal acción. La delegación manifestó asimismo que no tenían que cumplirse ambas condiciones; bastaba una de ellas.

La delegación de Venezuela expresó la opinión de que toda decisión del Tribunal es vinculante para el Fondo de 1971, y que dicho Fondo tenía suficiente tiempo para presentar sus argumentos ante los tribunales, ya que aún no se habían presentado las consideraciones de la defensa. La delegación pidió al Consejo Administrativo que encargase al Director que interviniese en el proceso, examinase las reclamaciones de indemnización presentadas y pagase la indemnización adeudada a las víctimas.

El Consejo Administrativo encargó al Director que tomase las medidas necesarias para defender la postura del Fondo de 1971 sobre la prescripción ante los tribunales de Venezuela.

Examen en la sesión de mayo de 2006 del Consejo Administrativo

En un documento presentado a la sesión de mayo de 2006 del Consejo Administrativo, el Director manifestó que, si bien reconocía que la decisión final sobre si habían prescrito las reclamaciones para el Fondo de 1971 era asunto de los tribunales de Venezuela, estaba en desacuerdo con el análisis de la delegación de Venezuela de las disposiciones del Convenio del Fondo de 1971.

En aquel documento el Director manifestó que las disposiciones sobre prescripción siempre eran brutales en su aplicación ya que, si no se respetaban, los demandantes perdían sus derechos de obtener indemnización, pero que el Fondo de 1971 y los órganos rectores del Fondo de 1992 habían decidido que las disposiciones sobre prescripción de los Convenios deben respetarse escrupulosamente. El Director manifestó también que no se notificó al Fondo de 1971 la acción contra el propietario del buque de conformidad con las formalidades exigidas por la ley del tribunal competente y que, en su opinión, habían prescrito por lo tanto las reclamaciones en virtud de la primera frase del artículo 6.1 del Convenio del Fondo de 1971. El Director manifestó además que, en su opinión, habían prescrito también las reclamaciones en virtud de la segunda frase del artículo 6.1, puesto que no se inició acción judicial contra el Fondo de 1971 dentro del plazo de seis años desde la fecha en la que se produjo el siniestro.

La delegación de Venezuela manifestó que mantenía su parecer de que las reclamaciones no habían prescrito, porque se había iniciado acción

judicial contra el propietario del buque en junio de 1997 en cumplimiento de los requisitos establecidos por el artículo 6.1 y el artículo 7.6 del Convenio del Fondo de 1971. La delegación señaló que, en virtud del artículo 6.1 del Convenio del Fondo de 1971, no era necesario cumplir los dos requisitos, sino que era suficiente cumplir uno de ellos.

Varias delegaciones, si bien expresaron solidaridad con las víctimas del siniestro y lamentaron que las disposiciones sobre prescripción hubieran ido en su detrimento, manifestaron que era necesario ceñirse al actual texto de los Convenios. Se puntualizó que el conocimiento de un siniestro por el Fondo no era lo mismo que la notificación formal conforme al artículo 6.1 del Convenio del Fondo de 1971. Aquellas delegaciones se mostraron de acuerdo con la interpretación del Director de los artículos 6.1 y 7.6 del Convenio del Fondo de 1971 y expresaron la opinión de que habían prescrito las reclamaciones derivadas del siniestro.

El Consejo Administrativo decidió que las reclamaciones arriba referidas habían prescrito en lo que respecta al Fondo de 1971.

La delegación de Venezuela manifestó que pensaba presentar un documento sobre el *Plate Princess* en una futura sesión del Consejo Administrativo, y pidió que el siniestro permaneciese por tanto en el orden del día del Consejo.

14.8 KATJA

(Francia, 7 de agosto de 1997)

El siniestro

El buque tanque matriculado en Bahamas *Katja* (52 079 TRB) chocó con un muelle al maniobrar hacia un puesto de atraque en el puerto de El Havre (Francia), a consecuencia de lo cual se derramaron 190 toneladas de fueloil pesado de un tanque de combustible. Quedaron afectadas las playas tanto al norte como al sur de El Havre, y fueron contaminados aproximadamente 15 kilómetros de muelle y otras estructuras dentro del puerto. Los hidrocarburos penetraron también en un puerto deportivo a la entrada del puerto, y numerosas embarcaciones de recreo quedaron contaminadas.

La cuantía de limitación aplicable al *Katja* conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 se estima en €7,3 millones (£5 millones).

Reclamaciones de indemnización

Una reclamación presentada por el Gobierno francés por costes de limpieza fue liquidada en julio de 2000 en €207 000 (£140 000). Otras reclamaciones relativas a limpieza, daños materiales y pérdida de ingresos en el sector de la pesca fueron liquidadas en un total de €2,3 millones (£1,5 millones).

Se han entablado acciones judiciales contra el propietario del buque, su asegurador de la responsabilidad y el Fondo de 1971 relativas a reclamaciones por el coste de las operaciones de limpieza contraído por las autoridades regionales y locales, daños materiales y pérdida de ingresos en el sector de la pesca por un total de €1,4 millones (£940 000).

Solamente quedan pendientes en los tribunales tres reclamaciones por un total de €976 000 (£600 000), la mayor de las cuales es una reclamación del Puerto Autónomo de El Havre (PAH) por €915 000 (£620 000) respecto a costes de limpieza.

Es prácticamente seguro que todas las reclamaciones serán liquidadas en una cuantía inferior a la cuantía de limitación aplicable al *Katja* conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 y que el Fondo de 1971 no tendrá que efectuar pagos respecto a este siniestro.

El propietario del buque y su asegurador entablaron proceso contra el PAH. Los fundamentos de la acción judicial eran que a) el puerto había enviado el *Katja* a un puerto de atraque inadecuado y con ello había sido total o parcialmente responsable del siniestro, y b) la insuficiente respuesta anticontaminación del puerto ante el siniestro había aumentado el alcance de los daños ocasionados por contaminación. Como no es probable que el Fondo de 1971 tenga que efectuar pagos respecto a este siniestro, dicho Fondo no ha intervenido en este proceso.

En un juicio de mayo de 2006, el PAH presentó los alegatos rechazando los argumentos presentados por el propietario del buque y reclamando que el puerto de atraque utilizado por

el *Katja* no era peligroso y que la respuesta al siniestro fue apropiada.

El juicio tendrá lugar a principios de 2007.

14.9 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 fueloil pesado, sufrió averías en tres tanques de carga, y posteriormente se derramó una cantidad estimada en 29 000 toneladas de su carga. El *Orapin Global*, que 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.

Reclamaciones de indemnización

Todas las reclamaciones admisibles de indemnización conocidas en Malasia, Singapur e Indonesia han sido liquidadas por el propietario del buque.

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 (£6,8 millones).

La cuantía de indemnización total pagada por el propietario del buque es bastante inferior al nivel en que el Fondo de 1971 efectuaría pagos de indemnización o resarcimiento.

Sin embargo, el asegurador del propietario del buque comenzó acciones 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, desistió de 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 retirar 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. El Director ha mantenido conversaciones con el asegurador del propietario del buque con miras a resolver las cuestiones pendientes.

14.10 PONTOON 300

(Emiratos Árabes Unidos, 7 de enero de 1998)

El siniestro

La gabarra de San Vicente y las Granadinas *Pontoon 300* (4 233 TRB), 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 derramó una cantidad estimada de 8 000 toneladas de fueloil 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 a pesar de la obligación de tener tal cobertura. El remolcador *Falcon 1* estaba matriculado en Abu Dhabi y era propiedad de un ciudadano de ese emirato.

Reclamaciones de indemnización

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

El municipio de Umm Al Quwain presentó reclamaciones contra el Fondo de 1971 por un total de Dhr 199 millones (£28 millones) en nombre de pescadores, propietarios de hoteles turísticos, dueños de propiedades privadas, un Centro de Investigación de Recursos Marinos (MRRC) y el propio municipio (véase cuadro al dorso). Se facilitó poca o ninguna documentación en apoyo de las reclamaciones, y las cuantías involucradas parecían 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 parecía 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. Este Fondo señaló también que las reclamaciones por daños al medio ambiente basadas en modelos teóricos no eran admisibles.

Acciones penales contra el capitán del remolcador *Falcon 1*

En noviembre de 1999, un Tribunal de lo penal de primera instancia declaró al capitán del remolcador *Falcon 1*, al supuesto propietario de la carga, al gerente general del propietario del remolcador y al gerente general del supuesto propietario de la carga culpables de uso indebido de la gabarra *Pontoon 300*, que no había estado en condiciones navegables 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 innavigable. 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. El Tribunal de Apelación confirmó el veredicto de culpabilidad contra el capitán del *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 resultado de 'fuerza mayor'.

En mayo de 2004, el Tribunal de Apelación de lo penal reabrió el proceso a petición del capitán del remolcador *Falcon 1*. En marzo de 2005, el Tribunal desestimó la apelación presentada por el capitán y sentenció a éste a un año de prisión.

Acciones judiciales relativas a reclamaciones

En septiembre de 2000, el municipio de Umm Al Quwain interpuso acción judicial ante el Tribunal de Umm Al Quwain contra el propietario del remolcador y el propietario de la carga a bordo del *Pontoon 300* 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 enjuiciamiento civil 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 (£890 000) 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 sería designado 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.

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 millones)	Dhr 3 218 047 (£450 000)

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 cuadro de la página anterior.

El Fondo de 1971 presentó al Tribunal sus observaciones sobre el informe de los expertos indicando que, independientemente de la postura del Fondo 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 liquidó la reclamación del Ministerio de Agricultura y Pesca respecto al MRRC, que no estaba prescrita, en Dhr 1,6 millones (£220 000). A consecuencia de la liquidación, la reclamación fue retirada de los procesos judiciales en noviembre de 2006 y la cuantía de liquidación se abonó en diciembre de 2006.

Acción judicial del Fondo de 1971 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 6 millones (£830 000).

La acción del Fondo dio lugar a una litigación prolongada en el Tribunal de primera instancia de Dubai y el Tribunal de Apelación. Se hace referencia a este respecto en el Informe Anual de 2005, página 65.

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 4,7 millones (£650 000).

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

En su sentencia dictada en enero de 2006, el Tribunal de Casación rechazó la apelación del propietario del remolcador. El Tribunal también rechazó la apelación del Fondo sobre la cuantificación y revocó la sentencia del Tribunal de Apelación respecto al fletador, sosteniendo que no era responsable de pagar indemnización al Fondo. El Tribunal de Casación confirmó la sentencia del Tribunal de Apelación respecto a la responsabilidad del propietario del remolcador, es decir que el propietario del remolcador era responsable de pagar indemnización al Fondo de 1971 por la cuantía de Dhr 4,7 millones (£650 000).

A petición del propietario del *Falcon 1*, tuvo lugar una reunión en Londres, en abril de 2006, entre el Director y el Presidente del Mohammed Al Otaiba Group Est, la empresa propietaria del *Falcon 1*. El Presidente de la empresa confirmó que estaba en negociaciones con el municipio de

Umm Al Qwain con el fin de lograr una transacción extrajudicial respecto a su reclamación. Pidió que el Fondo retrasase la notificación judicial relativa al procedimiento de ejecución con respecto a la sentencia del Tribunal de Casación de Dubai, para darle tiempo a resolver la reclamación del Municipio de Umm Al Qwain y el procedimiento judicial en el Tribunal de Umm Al Qwain.

En septiembre de 2006, el propietario del *Falcon 1* informó que había alcanzado un acuerdo con el municipio de Umm Al Qwain.

En su sesión de octubre de 2006, el Consejo Administrativo encargó al Director que no siguiese adelante con el procedimiento de ejecución de la sentencia contra el propietario del remolcador *Falcon 1* si se retiraba la acción judicial del Municipio de Umm Al Qwain contra el Fondo de 1971. Esta acción fue retirada en noviembre de 2006. Por consiguiente, el Fondo de 1971 no seguirá adelante con la ejecución de la sentencia.

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 de 60 millones de DEG (£46 millones).

En abril de 2000, 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.

En su sesión de octubre de 2006, el Consejo Administrativo consideró de nuevo la cuestión del nivel de pagos. Una vez acordada la reclamación del Ministerio de Agricultura y Pesca, el riesgo total del Fondo sería Dhr 200,3 millones (£27,9 millones). No obstante, si se retirase la reclamación del Municipio de Umm Al Quwain, por un total de Dhr 192,4 millones (£26,7 millones), la cuantía total de las reclamaciones admisibles descendería por debajo de la cuantía de indemnización disponible. Por consiguiente, el Consejo Administrativo decidió autorizar al Director a incrementar el nivel de los pagos del 75% al 100% de todas las reclamaciones acordadas si se retirase la acción judicial del Municipio de Umm Al Quwain contra el Fondo de 1971.

Como se retiró la reclamación del Municipio de Umm Al Quwain, el Fondo de 1971 incrementó el nivel de los pagos del 75% al 100% de todas las reclamaciones acordadas, de conformidad con la decisión del Consejo Administrativo. El Fondo está haciendo las diligencias para pagar las cuantías pendientes a principios de 2007.

14.11 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 fueloil, se hundió a una profundidad aproximada de 10 metros a cinco millas al nordeste del puerto de Mina Zayed, Abu Dhabi (Emiratos Árabes Unidos, 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 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 £1,1 millones respecto a los costes de operaciones de limpieza y medidas preventivas. Estas reclamaciones se liquidaron y pagaron en Dhr 6,4 millones (£920 000).

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 (£700) por daños causados al medio ambiente.

Acciones de recurso

Los órganos rectores de los Fondos de 1971 y 1992 decidieron que los Fondos deberían incoar acción de recurso contra el propietario del *Al Jaziah 1*.

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 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. Además sostenían 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 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 además 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 exigía una solución judicial para que una parte adquiriera 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 nombró a un experto para que investigara la naturaleza del siniestro y los pagos efectuados por los Fondos de 1971 y de 1992. Los Fondos se reunieron con el experto en dos ocasiones y facilitaron la información complementaria solicitada por el experto.

En agosto de 2005, el experto informó al Tribunal que no podía ultimar su informe debido a otros compromisos y el Tribunal nombró un nuevo experto con el mismo mandato. Los Fondos se reunieron con el experto en octubre de 2005 y le facilitaron toda la información solicitada con el fin de que pudiera concluir su informe.

El experto presentó su informe al Tribunal en julio de 2006. En su informe el experto confirmó lo siguiente:

- El siniestro había causado daños debidos a la contaminación en diversas partes del Emirato de Abu Dhabi.
- Los Fondos habían pagado un total de Dhr 6,4 millones en concepto de indemnización a los afectados por la contaminación.
- El buque no estaba registrado como petrolero y sus pólizas de seguro habían expirado.
- El propietario del buque era responsable de los daños causados por el siniestro.

El experto parecía sugerir que los Fondos habían pagado reclamaciones sin analizarlas. Señaló además que hubo negligencia grave por parte de las autoridades al permitir que el buque, que no era un petrolero, embarcara una carga de hidrocarburos y al permitirle hacerse a la mar en tiempo inclemente. Por consiguiente, el experto sugirió que la falta de legislación apropiada en los EAU que se ocupase de la autoridad concesionaria y las instalaciones de carga había contribuido directamente al siniestro. El experto concluyó que, considerando la falta de tal legislación, las autoridades de los EAU deberían ser responsables en parte del pago de indemnización por los daños derivados de este siniestro.

En septiembre de 2006, los Fondos presentaron un memorando al Tribunal que exponía sus observaciones sobre las conclusiones del experto. Los Fondos estaban de acuerdo con las conclusiones principales alcanzadas por el experto.

En el memorando, los Fondos comentaban la opinión del experto en relación con los pagos efectuados a los demandantes. Los Fondos explicaron que todas las reclamaciones habían sido evaluadas sobre la base de los criterios de admisibilidad establecidos por los Estados Miembros de los Fondos. Los Fondos también trataron la cuestión de la responsabilidad objetiva del propietario del buque en virtud de los Convenios de Responsabilidad Civil. Los Fondos manifestaron que era incorrecta la opinión del experto de que las autoridades de los EAU deberían ser responsables en parte por este siniestro, ya que en virtud de los Convenios el propietario del buque tenía responsabilidad objetiva. Los Fondos pidieron al Tribunal que juzgase al propietario del buque responsable único por los daños derivados de este siniestro y ordenase al propietario exclusivo de la entidad propietaria del buque que pagase a los Fondos Dhr 6,4 millones.

En una audiencia en septiembre de 2006, el propietario del buque solicitó un aplazamiento para poder presentar observaciones sobre el informe del experto.

En octubre de 2006, el propietario del buque presentó al Tribunal un memorando que exponía sus observaciones sobre las conclusiones del experto.

En una audiencia el 29 de noviembre de 2006, el Tribunal remitió el asunto de vuelta al mismo experto para que examinase las objeciones planteadas por el propietario del buque en su memorando. La próxima audiencia tendrá lugar el 16 de enero de 2007 para permitir al experto presentar un informe complementario.

14.12 ALAMBRA

(Estonia, 17 de septiembre de 2000)

El siniestro

El buque tanque *Alambra* (75 366 TRB), matriculado en Malta, estaba cargando una carga de fueloil pesado en el puerto de Muuga, Tallinn (Estonia) cuando se escapó una cantidad supuesta de 300 toneladas de carga por una fisura en el forro del fondo del buque. El *Alambra* permaneció en su puesto de atraque mientras se llevaban a cabo las operaciones de limpieza, pero posteriormente fue retenido por la 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 (£5,8 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 (£320 000). 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 (£1,9 millones), que había revestido el carácter de multa o cargo, fue acordada por el propietario del buque y el London Club en US\$655 000 (£335 000). 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 (£51 000) 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 (£420 000) respectivamente por pérdida de ingresos debido a la indisponibilidad del puesto de atraque mientras se emprendían las operaciones de limpieza.

Acciones judiciales

En noviembre de 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 lo hizo el Fondo de 1971 a fin de proteger su postura.

El 1 de 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 de 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 de primera instancia ordenó que se iniciase ante el Tribunal Supremo el procedimiento de revisión constitucional.

Revisión constitucional

En resolución dictada en 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 ocasionados por la 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 debidos a la contaminación.

Continúa el proceso en el Tribunal de primera instancia. No se ha fijado fecha para la próxima audiencia.

15 SINIESTROS DEL FONDO DE 1992

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

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 de la responsabilidad, 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 (£29 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 (£875 000). La reclamación se aumentó posteriormente a DM2,8 millones o €1,4 millones (£940 000) 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.

Para los sumarios de los alegatos de las partes se hace referencia al Informe Anual de 2001, páginas 102 y 103.

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, con éxito, 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.

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 estimaba 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. Se hace referencia respecto a los motivos principales de la apelación y las respuestas de las partes en el Informe Anual de 2005, páginas 70 y 71.

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 procedentes 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, 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 (£80 000) 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.

El Director, consultando con representantes del Gobierno alemán, mantuvo conversaciones sin perjuicio con el *West of England Club*, con vistas a lograr una transacción extrajudicial. El propietario del buque y el *West of England Club* habían formulado una propuesta con respecto a una posible transacción extrajudicial en la que interviniesen todas las partes y según la cual el propietario del buque y el *West of England Club* pagarían el 18% y el Fondo de 1992 el 82% de todas las pérdidas demostradas sufridas por la República Federal de Alemania a consecuencia del siniestro.

En su sesión en marzo de 2005, el Comité Ejecutivo autorizó al Director a concertar una transacción extrajudicial con las demás partes implicadas (es decir, la República Federal de Alemania, el propietario del buque y el *West of England Club*) a condición de que la cuantía que debían pagar el propietario del buque y el *West of England Club* se aumentase por encima del 18% ofrecido.

Tras la sesión de marzo de 2005, el *West of England Club* y el propietario del buque aumentaron su oferta del 18% al 20%. El Director consideró que, dadas las circunstancias, no era posible convencerlos de que incrementasen

la oferta más allá del 20%, y en vista de la decisión tomada por el Comité, decidió, por tanto, aceptar la propuesta oferta de transacción.

En julio de 2005, el Fondo de 1992 y el *West of England Club*, con la asistencia de sus expertos completaron una evaluación preliminar de la reclamación presentada por las autoridades alemanas. La reclamación se evaluó provisionalmente en €932 000 (£630 000) en espera de recibir información adicional sobre algunos puntos de la reclamación.

En febrero de 2006, las autoridades alemanas facilitaron documentación adicional en apoyo de su reclamación, a consecuencia de lo cual el Fondo y el *West of England Club* pudieron aumentar la cuantía evaluada a €1,1 millones (£740 000). Se espera que la reclamación sea liquidada a principios de 2007.

15.2 DOLLY

(*Caribe, 5 de noviembre de 1999*)

El siniestro

El *Dolly* (289 AB), matriculado en Dominica, transportaba unas 200 toneladas de asfalto cuando se hundió a 20 metros de profundidad en Robert Bay, Martinica.

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. Era de temer que la pesca y la maricultura se vieran afectadas si se producían escapes de asfalto o de hidrocarburos.

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 de que el lugar del naufragio era 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.

En julio de 2001, el Director informó al Gobierno francés de la opinión de los peritos del Fondo sobre las diversas propuestas. El Director destacó que cualesquiera reclamaciones presentadas por las autoridades francesas respecto a las operaciones en los restos del naufragio del *Dolly* serían examinadas teniendo en cuenta 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 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 un puerto deportivo 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 millones (£740 000).

Las operaciones comenzaron en octubre de 2004. Los intentos de adrizar el buque en el fondo marino fueron infructuosos, por lo que los contratistas decidieron 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, depositándolos en el fondo marino cerca de los restos del buque, donde permanecieron hasta marzo de 2005, cuando las condiciones atmosféricas serían más propicias para remolcarlos a dique seco. Las operaciones se reanudaron en marzo de 2005 como estaba proyectado. Sin embargo, como consecuencia de problemas técnicos posteriores, el remolque de los tanques a tierra y la extracción del asfalto no se ultimaron hasta julio de 2005.

Reclamaciones de indemnización

En marzo de 2006, el Gobierno francés presentó una reclamación de €1 388 361 (£935 000) por los costes de extracción del combustible líquido y del asfalto del buque hundido. En junio de 2006, la reclamación ascendió a €1 457 753 (£1 030 000) para tener en cuenta los costes adicionales derivados de los problemas técnicos y meteorológicos.

El propietario del buque carecía de recursos económicos para pagar indemnización. El buque no tenía ningún seguro de responsabilidad. Por estas razones, el Director decidió que el Fondo de 1992 debía indemnizar al Gobierno francés en virtud del artículo 4.1 b) del Convenio del Fondo de 1992.

En agosto de 2006, el Fondo de 1992 aprobó la reclamación que había sido presentada por

€1 457 753 (£1 030 000). La cuantía de liquidación se abonó al Gobierno francés en septiembre de 2006.

Acción judicial

En octubre de 2002, el Gobierno francés entabló una acción judicial contra el propietario del buque y el Fondo de 1992 reclamando provisionalmente €232 000 (£160 000) por los costes de la extracción de combustible líquido del *Dolly*. En el auto de comparecencia se hizo constar que se reclamarían nuevos costes, superiores a €2,2 millones (£1,5 millones), por 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 de 3 millones de DEG (£2,3 millones).

Como resultado de la liquidación de la reclamación, el Gobierno francés retiró su acción judicial contra el Fondo en octubre de 2006.

15.3 ERIKA

(Francia, 12 de diciembre de 1999)

El siniestro

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

El buque tanque transportaba una carga de 31 000 toneladas de fueloil pesado, de las cuales unas 19 800 toneladas se derramaron en el momento del siniestro. La sección de proa se hundió a unos 100 metros de profundidad. La sección de popa se hundió a una profundidad de 130 metros, a unas 10 millas marinas de la sección de proa. 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 SA, la empresa petrolera francesa, 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 (£31 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 Total SA, fueron llevadas a cabo por un consorcio internacional durante el periodo comprendido entre junio y 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 (£8,6 millones) y declaró que el propietario del buque había constituido el fondo de limitación mediante una carta de garantía expedida por el asegurador de la responsabilidad 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. En 2006, el fondo de limitación fue transferido de nuevo, esta vez al Tribunal de Comercio de Saint-Brieuc.

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 (£124 millones).

Compromisos de Total SA y el Gobierno francés

Total SA se comprometió a no interponer reclamaciones contra el Fondo de 1992, o contra el fondo de limitación constituido por el propietario del buque o su asegurador, 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 Total SA 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. La OFIMER pagó €4,2 millones (£2,8 millones) a los demandantes del sector pesquero y €2,1 millones (£1,4 millones) a los productores de sal.

El Gobierno francés introdujo también un plan para facilitar pagos complementarios en el sector del turismo. En virtud de ese plan se efectuaron pagos por un total de €10,1 millones (£6,8 millones).

Nivel de pagos del Fondo de 1992

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 autorizó al Director a incrementar el nivel de pagos al 100% cuando considerase seguro hacerlo. En abril de 2003, el Director incrementó el nivel de pagos al 100%.

Pagos al Estado francés

En octubre de 2003, el Comité Ejecutivo autorizó al Director a efectuar pagos al Estado francés 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 la evaluación del nivel total de las reclamaciones admisibles, decidió que existía un margen suficiente para que el Fondo de 1992 pudiera comenzar a pagar al Estado francés y, en diciembre de 2003, el Fondo de 1992 efectuó un pago inicial al Estado francés de

€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. En diciembre de 2005, el Fondo de 1992 pagó al Estado francés €15 millones (£10,3 millones) por los costes contraídos por las autoridades francesas en la respuesta de limpieza. En octubre de 2006, el Fondo de 1992 efectuó otro pago de €10 millones (£6,8 millones) al Estado francés como contribución a estos costes.

Se espera que se efectúen nuevos pagos respecto a los costes de limpieza en 2007 al disminuir el riesgo del Fondo a otras reclamaciones.

Oficina de Tramitación de Reclamaciones

La Steamship Mutual y el Fondo de 1992 establecieron una Oficina de Tramitación de Reclamaciones en Lorient para ejercer la función de centro de coordinación 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 responsable

de la misma sigue tramitando asuntos pendientes desde su oficina de Lorient.

Tramitación de reclamaciones

Al 31 de diciembre de 2006, se habían presentado 6 997 reclamaciones de indemnización por un total de €387 millones (£260 millones). Para esa fecha, se había evaluado el 98,4% de las reclamaciones. Se habían rechazado alrededor de 1 060 reclamaciones por un total de €24 millones (£16,2 millones).

Se habían efectuado pagos de indemnización respecto de 5 665 reclamaciones por un total de €128 millones (£84,5 millones), de los cuales la Steamship Mutual había pagado €12,8 millones (£8,6 millones) y el Fondo de 1992 €115,2 millones (£75,9 millones).

El cuadro en esta página presenta detalles de la situación respecto a las reclamaciones en diversas categorías.

Evaluación de la reclamación de limpieza del Gobierno francés

El procedimiento para la evaluación de la reclamación del Estado francés respecto a los costes contraídos por las autoridades francesas en la intervención de limpieza fue considerado por el Comité Ejecutivo en febrero de 2006. La reclamación, que contenía aproximadamente 250 000 páginas de documentación, era por un total de €178,8 millones (£120 millones). Si la reclamación fuera evaluada por los expertos del Fondo del modo normal, se tardaría al menos dos años en completar la labor. En el momento de la sesión del Comité, los pagos efectuados a los

SITUACIÓN DE LAS RECLAMACIONES AL 31 DE DICIEMBRE DE 2006

Categoría	Reclamaciones presentadas	Reclamaciones evaluadas	Reclamaciones rechazadas	Pagos efectuados	
				Número de reclamaciones	Cuantías €
Maricultura y ostricultura	1 007	1 002	89	846	7 763 339
Marisqueo	530	527	109	370	889 189
Embarcaciones pesqueras	319	318	29	282	1 099 551
Elaboradores de pescado y marisco	51	50	6	43	976 832
Turismo	3 692	3 672	441	3 207	76 449 977
Daños materiales	712	686	342	334	2 152 132
Operaciones de limpieza	149	143	12	125	31 806 507
Varios	537	490	30	458	6 907 815
Total	6 997	6 888	1 058	5 665	128 045 342

demandantes (excepto el pago a cuenta al Estado francés de €15 millones por costes de limpieza) eran de un total de €102,4 millones (£67,1 millones). El Director estimó que los pagos a efectuar a los demandantes (distintos del Estado francés) serían de un total de al menos unos €120 millones (£81 millones)⁹. Como la cuantía disponible para la indemnización de este siniestro era de €184,8 millones (£124 millones), la cuantía pagadera al Gobierno francés por operaciones de limpieza no rebasaría unos €65 millones (£43 millones). Por estas razones, el Director había procurado una manera más pragmática de evaluar la reclamación del Gobierno francés hasta esa cuantía, llevando a cabo una amplia evaluación de los tres componentes principales de la reclamación a fin de determinar la cuantía admisible mínima concebible.

El mayor componente de la reclamación, por €128 millones (£86 millones), que comprende costes de limpieza costera contraídos por las Prefecturas de los cinco departamentos afectados en apoyo de las comunas costeras, se había evaluado en €64 millones (£43 millones). Otro principal componente de la reclamación, por €23 millones (£15,4 millones), relativo a los costes de facilitar personal militar para asistir en la limpieza de las playas, se había evaluado en €16 millones (£10,8 millones). El tercer principal componente de la reclamación, por €18,4 millones (£12,4 millones), que se refiere al coste de las operaciones en el mar, inclusive remolcar el buque siniestrado, vigilar el pecio, vigilancia aérea de los hidrocarburos y operaciones de limpieza, se había evaluado en €1 millón (£670 000), si bien preveía que una evaluación más detallada elevaría inevitablemente esta suma a unos €9 millones (£6,1 millones).

Sobre la base de tan amplia evaluación de los tres componentes principales de la reclamación del Estado francés, el total de la cuantía mínima admisible se estimaba en unos €81 millones (£54,6 millones), que está muy por encima de la cuantía máxima probablemente disponible (unos €65 millones) para el Estado francés, una vez liquidadas y pagadas todas las demás reclamaciones derivadas del siniestro (excepto la de Total SA). Aunque una evaluación completa de la reclamación del Estado francés inevitablemente supondría un aumento sustancial de la cuantía admisible, el Director opinaba que tal evaluación

completa no estaba justificada, dado el larguísimo tiempo que sería necesario para completar los trabajos y la limitada suma de dinero que estaría disponible para pagar la reclamación.

En febrero de 2006, el Comité Ejecutivo dio su apoyo unánime al enfoque del Director en cuanto a la evaluación de la reclamación del Estado francés por los costes de limpieza. Se puntualizó que, dada la envergadura de la reclamación en relación con la cuantía máxima de dinero probablemente disponible para el pago, no estaría justificada una evaluación completa de la reclamación. El Comité observó que la evaluación no iría en detrimento de la del Gobierno francés en ninguna acción de recurso contra terceras partes.

Reclamaciones de los productores de sal

Se hicieron esfuerzos por reducir al mínimo el impacto del derrame en la producción costera de sal en las marismas del Loira Atlántico y la Vandea, y se implantaron varios programas de vigilancia y análisis. La producción de sal se reanudó en Noirmoutier (Vandea) a mediados de mayo de 2000 a consecuencia de una mejora de la calidad del agua del mar, y se levantaron las vedas que se habían impuesto para prevenir la toma de agua del mar en Guérande (Loira Atlántico) el 23 de mayo de 2000. Un grupo de productores independientes de Guérande intentó reanudar la producción de sal, pero no logró tomar suficiente agua del mar para producir sal. Los socios de una cooperativa que da cuenta de un 70% de la producción de sal de Guérande decidieron no producir sal en 2000 para proteger la confianza del mercado en el producto.

Se recibieron reclamaciones por pérdida de producción de sal debido a los retrasos en el comienzo de la temporada de 2000 ocasionados por las vedas impuestas a la toma de agua del mar de los productores (tanto independientes como socios de la cooperativa) en Guérande y Noirmoutier, así como por pérdidas ocasionadas por el comienzo tardío de la temporada de 2001. También se presentaron reclamaciones por costes del restablecimiento de las salinas en Guérande en 2001.

Los peritos contratados por el Fondo de 1992 y la Steamship Mutual habían considerado que había sido posible la producción de sal en Guérande en 2000 pero que, a consecuencia de la interrupción

⁹ Esa cuantía incluye los pagos efectuados al Estado francés en diciembre de 2003 y octubre de 2004 por un total de €16,1 millones (£13 millones), relacionados con las reclamaciones subrogadas del Gobierno pero no el pago a cuenta de €15 millones (£10,3 millones) efectuado al Estado en diciembre de 2005.

causada por la veda de la toma de agua, el rendimiento máximo habría sido el 20% de lo esperado para el año. Se efectuaron, por consiguiente, pagos provisionales de indemnización a los demandantes por el 80% restante.

En cuanto a los productores de sal de Noirmoutier, el Fondo de 1992 y la Steamship Mutual habían asimismo considerado que había sido posible la producción de sal en 2000, pero que el rendimiento máximo habría sido el 30% de lo esperado para el año. Se efectuaron pagos de indemnización a los productores de sal por el 70% restante. Ochenta productores aceptaron la evaluación del Fondo, mientras que cinco presentaron reclamaciones en los tribunales.

A petición del Fondo de 1992 y la Steamship Mutual, se nombró un perito judicial para examinar si era factible producir sal en 2000 en Guérande que cumpliera los criterios relativos a la calidad y la protección de la salud humana. El perito judicial presentó su informe a fines de diciembre de 2004. Concluyó que la producción de sal en 2000 habría sido factible, pero que, a consecuencia de las vedas impuestas, el rendimiento máximo hubiera sido entre el 4% y el 11% de la producción normal.

El Fondo de 1992 se dirigió a los demandantes con objeto de explorar la posibilidad de lograr acuerdos extrajudiciales con los mismos, en base de los resultados del perito judicial. Se han alcanzado esos acuerdos extrajudiciales con 22 de los productores de sal de Guérande sobre la base de una pérdida de producción del 95%. Ciento cuarenta productores de sal de esta zona están promoviendo reclamaciones en los tribunales. Los autos procesales deben tener lugar en marzo de 2007.

Procedimientos penales

Sobre la base del informe de un experto designado por un magistrado en el Tribunal de lo penal de París, se presentaron acusaciones en dicho Tribunal 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 Registro Italiano Navale (RINA), uno de los gerentes de RINA, Total SA y algunos de sus ejecutivos.

Se espera que el juicio comience el 12 de febrero de 2007 y es probable que dure varios meses.

Investigaciones sobre la 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) 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.

En enero de 2000, a petición de Total International Limited (Total), propietaria de la carga a bordo del *Erika*, y las aseguradoras de Total y otras partes interesadas, el Tribunal de Comercio de Dunquerque designó un grupo de expertos para investigar las circunstancias y la causa del siniestro y para reconstruir el proceso de rotura de las estructuras internas del *Erika*. El grupo consistía en cuatro expertos marítimos, asistidos por un especialista en arquitectura naval y procedimientos de la sociedad de clasificación, un especialista en metalurgia, y una serie de técnicos del Instituto de soldaduras (L'Institut de soudures) en París a las que se había consultado en relación con los estudios y cálculos estructurales.

El grupo presentó su informe en noviembre de 2005. En el informe los expertos expresaron la opinión de que las estructuras internas del *Erika* habían estado conformes con las normas de 1973 de Nippon Kaiji Kyokai, la sociedad de clasificación que había supervisado el buque cuando estaba siendo construido. Basándose en documentación facilitada por RINA, confirmaron que las estructuras internas del buque habían estado conformes con las normas de clasificación de RINA aplicables en 1998 pero basándose en las medidas y cálculos realizados en los restos del naufragio y en los fragmentos de

acero recogidos del mismo, el espesor de las estructuras de acero del *Erika* cuando RINA se hizo cargo del buque había sido inferior a los límites permisibles.

Los expertos concluyeron además que la causa original de la rotura no era el pandeo de la cubierta principal, aunque existía un alto grado de corrosión en las planchas de cubierta. El proceso de rotura del *Erika* fue resumido así por los expertos:

- Las estructuras internas que soportaban las planchas del forro exterior adyacente al tanque de lastre número 2 de estribor y el mamparo longitudinal entre el tanque de carga número 3 del centro y el tanque de lastre número 2 de estribor, que estaban muy corroídos, desarrollaron fisuras. Las fisuras en las planchas del forro exterior estaban por debajo de la línea de flotación y permitieron la entrada de agua del mar en el tanque de lastre número 2 de estribor. A esta inundación se sumó el paso de la carga del tanque número 3 del centro al tanque de lastre número 2 de estribor.
- La inundación llevó al deterioro de las estructuras internas en el tanque de lastre número 2 de estribor, incluido el desprendimiento de la sección de las planchas del forro exterior adyacente al tanque de lastre. Esto permitió un crecimiento del caudal de inundación del tanque que contribuyó al esfuerzo hidrodinámico excesivo sobre las estructuras internas restantes en el tanque de lastre.
- Estos esfuerzos excesivos, además de los momentos flectores creados por el oleaje, ocasionaron que el *Erika* se plegase hacia afuera, de lo que resultó el pandeo de las planchas de cubierta en esta zona y la rotura del fondo del buque. Ello ocasionó que se separasen las secciones de proa y popa.

Los peritos expresaron la opinión de que el capitán y la tripulación se habían enfrentado a esta situación de modo profesional y que, incluso si el capitán hubiera podido comprender cabalmente la situación que se había estado desarrollando, no hubiera tenido impacto alguno en el desarrollo de lo acontecimiento que habían llevado a la pérdida del buque. Observaron

además que, en el transcurso del siniestro, el capitán había cumplido el plan de emergencia a bordo de prevención de la contaminación por los hidrocarburos excepto en dos aspectos, a saber el no informar a las autoridades francesas de que había un derrame de hidrocarburos del *Erika* y el no contactar con el asesor técnico de RINA.

Por lo que se refiere a Total SA, los expertos opinaron que ni en el momento del flete ni durante la inspección de validación hubiera sido posible que Total SA detectase el estado de corrosión de las estructuras internas del *Erika*.

Los peritos asimismo manifestaron que Panship como gestor técnico del *Erika*, que había determinado y supervisado las reparaciones llevadas a cabo durante el verano de 1998, habría sido consciente del deterioro de las estructuras internas identificadas en su informe. Además manifestaron que RINA, como sociedad de clasificación, también habría sido consciente del deterioro, ya que había sido responsable de comprobar los trabajos que se habían llevado a cabo de conformidad con sus normas de clasificación. Los peritos sugirieron también que RINA no había seguido los procedimientos normales para la extensión de certificados de clasificación respecto al reconocimiento anual en agosto/noviembre de 1999.

Los peritos concluyeron además que las partes que habían respondido al siniestro no habían estado en situación de influir en el destino del *Erika*. Los peritos opinaban que, basándose en la condición de las estructuras internas del buque cuando zarpó de Dunquerque, el *Erika* estaba destinado a romperse considerando la mar gruesa a la sazón.

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 2002 si el Fondo debía entablar las acciones judiciales que fueran necesarias para prevenir la prescripción de sus derechos. El Comité decidió que el Fondo de 1992 debería impugnar el

derecho de limitación de la responsabilidad del propietario del buque en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 e incoar acciones de recurso, como medida de protección, antes de 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 de la responsabilidad del *Erika*)
- Panship Management and Services Srl. (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 11 de diciembre de 2002, el Fondo de 1992 entabló acciones en el Tribunal de lo civil (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 Fondo el hecho de que la sociedad de clasificación Bureau Veritas había inspeccionado el *Erika* antes de la transferencia de clase a RINA. El Fondo entonces presentó acción de recurso, como medida cautelar, contra Bureau Veritas, en el Tribunal de lo civil de Lorient el 11 de diciembre de 2002.

No ha habido novedades respecto a estas acciones durante 2006. El Fondo de 1992 ha informado al Tribunal que considerará futuras medidas en relación a estas acciones cuando el juicio del proceso penal haya terminado.

Como se mencionó antes, se han presentado cargos, entre otros, contra el gerente adjunto de CROSS y tres oficiales de la Armada francesa. En el caso de que fueran declarados culpables, el Fondo de 1992 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 haya tenido lugar el juicio del proceso penal.

Conforme al derecho francés, el plazo general de prescripción en cuestiones comerciales es – a reserva de numerosas excepciones – de 10 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 aceptó que dicha notificación tuviese el efecto de interrumpir el plazo de prescripción.

El Comité Ejecutivo examinó el informe del grupo de expertos en octubre de 2006. El Comité tomó nota de que basándose en los informes de la Autoridad Marítima de Malta y la Comisión Permanente de Investigación sobre Accidentes Marítimos de Francia (Commission Permanente d'enquête sur les évènements de la mer), y en particular el informe del grupo de expertos nombrados por Tribunal de Comercio en Dunquerque, el Fondo de 1992 tendría motivos para proseguir las acciones de recurso por él interpuestas en 2002 contra algunas de las partes cuyas acciones se han tomado, mientras que parecía no haber tales motivos para entablar acciones de recurso contra otras.

El Comité tomó nota, sin embargo, de que durante los procesos penales ante el Tribunal de lo penal de París salieron a la luz nuevas pruebas que podrían ser importantes para el Fondo en su decisión relativa a las acciones de recurso. Basándose en estas consideraciones, el Comité decidió, como proponía el Director, aplazar su decisión sobre si ha de entablar acciones de recurso contra todas o alguna de las partes.

Procesos judiciales

El Consejo General de la Vandea y varias otras entidades públicas y privadas habían incoado acciones en diversos tribunales contra el propietario del buque, la Steamship Mutual, compañías del Grupo Total SA y otros, solicitando que se juzgase a los demandados mancomunada y solidariamente responsables por

las reclamaciones que no estuviesen cubiertas por el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992. El Fondo de 1992 solicitó que se le permitiese intervenir en el proceso. Hasta la fecha sólo han tenido lugar audiencias procesales.

El Estado francés ha incoado acciones en el Tribunal de lo penal 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 (£128 millones).

Cuatro empresas del Grupo Total SA han incoado acciones judiciales en el Tribunal de Comercio de Rennes contra el propietario del buque, la Steamship Mutual, el Fondo de 1992 y otros, reclamando €143 millones (£96 millones).

La Steamship Mutual cursó una acción en el Tribunal de Comercio de Rennes contra el Fondo de 1992, solicitando, entre otras cosas, tomar nota de que de que, en el desempeño de sus obligaciones en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, la Steamship Mutual había abonado €12 843 484 (£8,6 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 de 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.

Se han presentado reclamaciones por un total de €497 millones (£335 millones) contra el fondo de limitación del propietario del buque constituido por la Steamship Mutual. Esta cuantía incluye las reclamaciones del Gobierno francés y Total SA. Sin embargo, se ha acordado la mayoría de estas reclamaciones, distintas de las del Gobierno francés y Total SA, 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 recibió del liquidador del fondo de limitación notificaciones formales de las reclamaciones presentadas contra dicho fondo.

Debido a las interrupciones de una persona durante las audiencias del Tribunal de Comercio de Rennes relativas al siniestro del *Erika* todos los jueces de ese Tribunal decidieron en enero de 2006 que ya no se ocuparían de ninguna diligencia concerniente a dicho siniestro. Esta decisión se aplica a diez acciones judiciales en que intervenían 63 demandantes, incluidas las acciones mencionadas contra el Fondo de 1992 y el fondo de limitación, y las diligencias relativas al fondo de limitación del propietario del buque. El Presidente del Tribunal de Apelación de Rennes decidió el 12 de enero de 2006 transferir las acciones y diligencias del Tribunal de Comercio de Rennes al Tribunal de Comercio de Saint-Brieuc. El Tribunal de Saint-Brieuc aceptó ocuparse de dichas acciones y diligencias.

Setecientos noventa y seis demandantes incoaron acciones judiciales contra el propietario del buque, la Steamship Mutual y el Fondo de 1992. Al 31 de diciembre de 2006 se habían logrado transacciones extrajudiciales con 440 de estos demandantes. Los tribunales habían dictado sentencias respecto a 89 reclamaciones. Quedaban pendientes acciones judiciales de 307 demandantes (incluidos 144 productores de sal). La cuantía total reclamada en las acciones judiciales pendientes, excluyendo las reclamaciones del Estado francés y Total SA, era de €59,8 millones (£40 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

En 2006, se dictaron 26 sentencias en diversos tribunales franceses, siendo la mayoría a favor del Fondo de 1992. Estas sentencias se relacionaban principalmente con cuestiones de admisibilidad al respecto de las reclamaciones por pérdida de ingresos sufrida por personas cuyas propiedades no se habían contaminado (la llamada pérdida puramente económica).

Como se mencionó en la sección 12.2, los órganos rectores de los Fondos de 1971 y 1992

han adoptado criterios para la admisibilidad de las reclamaciones. En cuanto a las reclamaciones por 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 por pérdidas puramente económicas, debe haber una relación de causalidad suficientemente cercana entre la contaminación y la pérdida o los daños sufridos por el demandante. Una reclamación no es admisible por la sola razón de que la pérdida o los daños no hubieran ocurrido si no se hubiera producido el derrame de hidrocarburos en cuestión. Al considerar si tal relación de proximidad existe, se tendrán en cuenta los siguientes factores:

- la proximidad geográfica entre la actividad comercial del demandante y la zona contaminada
- el grado en que el demandante depende económicamente de los recursos afectados
- en qué medida el demandante disponía de otras fuentes de abastecimiento u oportunidades comerciales
- en qué grado la actividad comercial del demandante forma parte integrante de la economía dentro 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 venden 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 una relación de causalidad suficientemente cercana entre la contaminación y las pérdidas supuestamente sufridas por los demandantes. Por tanto, las reclamaciones de este tipo no tendrán normalmente derecho a indemnización, en principio.

La evaluación de una reclamación por pérdida puramente económica se basa en una comparación entre los resultados financieros efectivos del demandante particular durante el periodo de la reclamación y los resultados de los periodos anteriores. 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 contraídos a consecuencia del siniestro han de restarse de la pérdida de ingresos sufrida por el demandante.

Algunos tribunales aplicaron los criterios de admisibilidad del Fondo de 1992, algunos señalaron que los criterios no son vinculantes para los tribunales pero brindan una referencia útil, y otros ignoraron los criterios, pero en general alcanzaron las mismas conclusiones que se habrían alcanzado sobre la base de los criterios. En cuatro casos en que las sentencias en el tribunal de primera instancia habían sido contra el Fondo, el Tribunal de Apelación invalidó esas sentencias. En algunos casos los tribunales estuvieron de acuerdo con la evaluación del Fondo de las pérdidas o evaluaron las pérdidas en cuantías muy próximas a las evaluaciones del Fondo, si bien éstas eran muy inferiores a las cuantías reclamadas.



Zona afectada por el siniestro del Erika

El Fondo había presentado apelaciones contra ocho sentencias y ocho demandantes han presentado apelaciones.

Todas las sentencias dictadas respecto a reclamaciones contra el Fondo de 1992 en 2006 se indican en los documentos presentados al Comité Ejecutivo, que están disponibles en el sitio web de los FIDAC (www.iopcfund.org).

Sumarios de estas sentencias dictadas en 2006 son de particular interés porque las cuestiones abordadas o las declaraciones formuladas por el Tribunal se resumen a continuación.¹⁰

En sus sentencias dictadas antes del 1 de enero de 2006, se hace referencia a los informes anuales de 2003, 2004 y 2005.

Sentencias del Tribunal de Apelación de Rennes

Pescadores y el sindicato de pescadores locales

El demandante había aceptado la evaluación de su reclamación hecha por el Fondo de 1992 y recibió dos pagos provisionales y había firmado recibos de pago y finiquito completos y finales, posteriormente entabló acción judicial contra el

Fondo argumentando que el acuerdo logrado con el Fondo no era válido y reclamaba indemnización adicional. Una asociación local de pescadores se sumó a este proceso apoyando al demandante, que es uno de sus socios y aunque la asociación no presentó una reclamación específica por pérdida o daños causados por el siniestro del *Erika* reclamó una cuantía simbólica de €1 (£0,70) por daños inconcretos.

En sentencia dictada en marzo de 2005, el Tribunal de Comercio de Rennes rechazó la reclamación del demandante individual porque, al firmar un recibo de pago y finiquito completo y final, el demandante había aceptado las condiciones del acuerdo propuesto y concertó un acuerdo transaccional válido según el derecho francés. El Tribunal indicó que la asociación de demandantes no había sufrido ningún daño que esté comprendido dentro del ámbito de los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992, y falló que su reclamación era inadmisibile. El Tribunal manifestó además que las acciones judiciales del demandante individual y la asociación eran excesivas y les ordenó pagar una cuantía simbólica de €1 cada uno al propietario del buque, la Steamship Mutual y el Fondo.

¹⁰ Se dictaron sentencias contra el propietario del buque y la Steamship Mutual. A fin de no recargar el texto, se hace referencia sólo al Fondo de 1992.

El demandante individual y la asociación han apelado contra la sentencia.

En mayo de 2006, el Tribunal de Apelación de Rennes confirmó la sentencia del Tribunal de Comercio respecto al demandante individual, ya que, al firmar un recibo de pago y finiquito completo y final, el demandante había perdido su derecho a entablar juicio contra el Fondo de 1992. El Tribunal consideró que el Fondo 1992, al facilitar una indemnización amistosa por daños debidos a la contaminación causada por el *Erika* evitaron la necesidad de que el demandante interviniera en una prolongada y costosa litigación y también habían actuado de conformidad con los requisitos del derecho francés. El Tribunal de Apelación consideró además que, si el demandante había estado de acuerdo con la transacción amistosa a la sazón, era porque le había resultado conveniente hacerlo, y que su oposición dos años más tarde debía considerarse demasiado tardía e inválida.

En lo que concierne la asociación de pescadores, el Tribunal de Apelación manifestó que la acción judicial de la asociación era admisible, basándose en que cualquier sindicato podía ser parte en procesos judiciales para defender los intereses generales de los miembros de la profesión que representaba. El Tribunal reconoció el derecho de la asociación a cuestionar en términos generales los procesos y modalidades de la indemnización de pescadores y otros que derivan sus ingresos del mar, pero que no debería ocuparse de las pérdidas individuales sufridas por las víctimas de la contaminación. El Tribunal desestimó la reclamación de la asociación, ya que no estaba bien fundada.

El pescador y la asociación del demandante han apelado contra la sentencia del Tribunal de Apelación ante el Tribunal de Casación.

Mayorista de bebidas embotelladas

Una empresa mayorista que operaba en diversos lugares de Bretaña, suministrando bebidas embotelladas a cafés, hoteles y campings (pero no directamente 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 pérdidas de ingresos de €609 455 (£410 000). El Fondo rechazó la reclamación porque se trataba de una 'reclamación de turismo de segundo grado'. En sentencia dictada en

noviembre de 2004, el Tribunal de Comercio de Vannes apoyó la postura del Fondo, manifestando que el demandante no había demostrado que la disminución de su volumen de negocios se debía a la contaminación resultante del siniestro del *Erika*. El demandante apeló contra la sentencia.

En sentencia dictada en junio de 2006, el Tribunal de Apelación de Rennes rechazó la apelación el Tribunal afirmó que pese a que los criterios del Fondo de 1992 no eran vinculantes en los tribunales nacionales, el Tribunal podía utilizarlos como fuente de inspiración. El Tribunal sostuvo que varios de los clientes del demandante, tales como hospitales, cuarteles militares y autoridades locales, no habían sido afectados por la contaminación causada por el siniestro del *Erika* y que las pérdidas supuestamente sufridas por el demandante eran de orden indirecto ya que no había certeza de que las dificultades que el demandante había experimentado en el suministro de bebidas embotelladas a sus clientes fuesen una consecuencia directa de la contaminación, sino que podían ser el resultado de otros factores tales como las condiciones climáticas, la ubicación y la rentabilidad del mercado local.

El demandante ha presentado una apelación ante el Tribunal de Casación.

Empresario de camping

El administrador de un camping de Côtes d'Armor, en la parte norte de Bretaña, presentó una reclamación en la cuantía de €23 195 (£15 600) respecto a las pérdidas sufridas durante 2000. Asimismo, el demandante presentó una reclamación de €33 265 (£22 400) respecto a las pérdidas sufridas en 2001. La reclamación por las pérdidas de 2000 fue acordada en €15 883 (£10 700) y el Fondo de 1992 abonó esa cuantía al demandante en diciembre de 2002. No obstante, el Fondo de 1992 rechazó la reclamación por pérdidas durante 2001, ya que, con algunas excepciones, no quedaba contaminación alguna en las playas de Bretaña al término de la temporada de 2000. El demandante entabló procesos contra el Fondo.

En sentencia dictada en septiembre de 2004, el Tribunal de Comercio de Saint Brieuc afirmó que la reclamación era admisible, ya que consideraba que la disminución del volumen de negocios en 2001 en comparación con 1999 había sido causada por el siniestro del *Erika* y ordenó al Fondo de 1992 que pagase una indemnización de

€26 719 (£18 100). El Fondo de 1992 apeló contra la sentencia.

En sentencia dictada en junio de 2006, el Tribunal de Apelación de Rennes rechazó la reclamación. El Tribunal declaró que no se había demostrado que el siniestro del *Erika* ocurrido en diciembre de 1999, hubiera tenido repercusiones negativas sobre la actividad turística durante 2001 y que otros factores tales como el clima, la reducción de horas laborales en Francia, la competencia de otros destinos turísticos, explicaban el hecho de que en 2001 algunas actividades turísticas no habían recuperado el nivel comercial existente antes del siniestro.

El demandante no ha apelado contra la sentencia.

Cancelación de una fiesta de milenio

Un asegurador había presentado una reclamación subrogada contra el Fondo de 1992 por €630 000 (£425 000) respecto a una reclamación que había pagado a un grupo de hoteles de La Baule por pérdidas contraídas a consecuencia de la cancelación de una importante fiesta de 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 contraídos en organizar la fiesta cancelada. El alcalde de La Baule había dictado una orden el 27 de diciembre de 1999 prohibiendo todo acceso a las playas, a consecuencia de lo cual hubo que cancelarse la fiesta.

El Fondo de 1992 rechazó la reclamación porque el demandante no había presentado suficiente información para que el Fondo pudiera evaluar las pérdidas, y el asegurador no había tenido en cuenta los ingresos recibidos por los hoteles en el periodo de las festividades del milenio, que debieran haberse deducido de la cuantía reclamada por pérdidas debidas a la cancelación del acto.

En sentencia dictada en diciembre de 2004, el Tribunal de primera instancia estimó los ingresos en el periodo de las festividades del milenio en €200 000 (£135 000). El Tribunal ordenó al propietario del buque, la Steamship Mutual y el Fondo de 1992 pagar al asegurador el saldo de €430 000 (£290 000).

El Fondo de 1992 apeló contra esta sentencia.

En noviembre de 2006, el Tribunal de Apelación de Rennes invalidó la sentencia del Tribunal de

Comercio y rechazó la reclamación. Manifestó que no estaba sujeto a los criterios de admisibilidad estipulados por el Fondo de 1992 pero que podían brindar un punto de referencia útil para los tribunales nacionales. El Tribunal se refirió al hecho de que la decisión del Consejo Municipal de La Baule en diciembre de 1999, antes de ocurrir el derrame de hidrocarburos, de reducir de 1 400 m² a 800 m², la zona permitida de las marquesinas bajo las cuales iban a tener lugar las festividades que había reducido en un 50% el potencial de ingresos de las festividades y las había hecho no lucrativas. El Tribunal manifestó además que la fuerte tormenta, que ocurrió el 26 y 27 de diciembre de 1999, había hecho imposible levantar las marquesinas, y que el temporal había ocasionado daños al tejado del hotel frente al cual iban a tener lugar las festividades, lo que había constituido un riesgo para los participantes en las festividades. El Tribunal consideró evidente que, debido a los daños causados por el temporal, las festividades no podrían haberse celebrado en aquella playa por razones de seguridad. El Tribunal halló que, si bien en la decisión del alcalde de prohibir el acceso a la playa se había hecho referencia a los hidrocarburos en la playa, ello no constituía en sí un obstáculo a celebrar las festividades bajo las marquesinas, y el hecho de que no podrían haberse levantado las marquesinas era debido al temporal. En opinión del Tribunal, la decisión de cancelar las festividades era debida al temporal y no a la contaminación. El Tribunal de Apelación consideró por tanto que no existía una relación de causalidad entre la cancelación de las festividades y el siniestro del *Erika* y que el asegurador no había establecido una relación directa y cierta entre su obligación de resarcir al grupo de hoteles y el siniestro del *Erika*.

Al 31 de diciembre de 2006, el demandante no había presentado la apelación ante el Tribunal de Casación pero el plazo para presentar tal apelación expira sólo en febrero de 2007.

Sentencias de los Tribunales de primera instancia

Camping

En abril de 2006, el Tribunal de Comercio de La Roche-sur-Yon dictó una sentencia relativa a la reclamación presentada por la administración de un camping situado en Saint-Jean-de-Monts por pérdida de ingresos supuestamente sufrida debida

a la reducción del volumen de negocios a consecuencia del siniestro del *Erika*.

El Tribunal afirmó que las pérdidas sufridas por el demandante habían sido evaluadas por el Fondo a raíz de los criterios establecidos por el Fondo resumidos en un Manual, pero que no se podían considerar los criterios en relación con los acuerdos entre las partes en el sentido del artículo 31.3 de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados y que la Resolución del Consejo Administrativo del Fondo de 1992 de mayo de 2003 según la cual ‘los tribunales de los Estados Partes en los Convenios de 1992 deben tener en cuenta las decisiones adoptadas por los órganos rectores del Fondo...’ no tenía efecto vinculante sino que correspondía a una expresión de deseo. En la sentencia el Tribunal afirmó que incumbía al Tribunal competente interpretar el concepto de ‘daños ocasionados por contaminación’ y aplicarlo al caso particular para comprobar si había una relación de causalidad suficiente entre el suceso y los daños y determinar la medida de dichos daños. No obstante, el Tribunal estuvo de acuerdo con la evaluación del Fondo y rechazó la reclamación.

El demandante no ha apelado contra la sentencia.

Mayorista de juguetes de playa, un ostricultor, de un bar, hotel y restaurante, un mayorista de comida y bebida, un mayorista de comida congelada y un minorista de ropa

En febrero y marzo de 2006, el Tribunal de Comercio de Lorient dictó seis sentencias relativas a las reclamaciones presentadas por un mayorista de juguetes de playa y equipo de camping, un ostricultor, un propietario de un hotel, bar y restaurante, un mayorista de comida y bebida, un mayorista de comida congelada y un minorista de ropa. el Tribunal afirmó en cada caso que no estaba vinculado por los criterios de admisibilidad del Fondo y que incumbía al Tribunal interpretar el concepto de ‘daños ocasionados por contaminación’ en los Convenios de 1992 y aplicarlo en cada caso determinando la existencia de una relación de causalidad suficiente entre el suceso y el daño.

Tres de estas reclamaciones habían sido rechazadas por el Fondo de 1992 porque no había una relación de causalidad suficiente entre la supuesta pérdida y la contaminación por hidrocarburos. El Tribunal se mostró de acuerdo

con el Fondo y rechazó las reclamaciones. En lo que concierne a dos reclamaciones que habían sido aceptadas por el Fondo como admisibles en principio pero evaluadas en cuantías inferiores a las reclamadas, el Tribunal estuvo de acuerdo con las evaluaciones del Fondo.

Respecto de la reclamación del mayorista de comida congelada, que había sido rechazada por el Fondo debido a la falta de relación de causalidad suficiente, el Tribunal manifestó que no se habían establecido los hechos pertinentes y, por tanto, nombró un perito judicial para determinar la cuantía de las pérdidas y si éstas eran resultado directo del siniestro del *Erika*.

Los demandantes no han apelado contra las sentencias.

15.4 AL JAZIAH 1

(Emiratos Árabes Unidos, 24 de enero de 2000)

Véanse las páginas 74-76.

15.5 SLOPS

(Grecia, 15 de junio de 2000)

El siniestro

La instalación de recepción de hidrocarburos de desecho matriculada en Grecia *Slops* (10 815 AB) con una carga de unos 5 000 m³ de agua oleosa, de los cuales entre 1 000 y 2 000 m³ 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 precintarse las máquinas y separar la hélice había sido 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 éstos 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 había dedicado 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 millones (£1 millón) y €787 000 (£530 000) (más intereses) respectivamente. Las empresas alegaron 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* había sido construido exclusivamente para el transporte marítimo de hidrocarburos (es decir, había sido 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. Argumentaron 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 era y sigue siendo un buque, aunque posteriormente fuera 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 millón) y €787 000 (£530 000) 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 (£63 000).

Proceso en el Tribunal de Apelación

En febrero de 2003, el Comité Ejecutivo del Fondo

de 1992 consideró la cuestión de si el Fondo debería 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* había estado transportando 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 habían sido transportados, en el sentido de que habían sido destinados a ser transportados a las refinerías de petróleo, no existían pruebas de que éste había sido el caso. 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, había funcionado continuamente como tal unidad desde el 2 de mayo de 1995 y había estado permanentemente anclado desde esa fecha sin ningún equipo de propulsión. El Fondo sostuvo 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 había servido de instalación flotante para el tratamiento de residuos de hidrocarburos, siendo ese transporte llevado a cabo mediante gabarras de propiedad de terceros, que habían estado atracadas al costado del *Slops* para recibir los residuos de hidrocarburos y los habían transportado a las refinerías para su tratamiento posterior. 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



El Slops era una instalación flotante de recepción de hidrocarburos que sufrió un incendio y explosión en el Puerto de Pireo, Grecia, en 2000

autoridades griegas estaban obligadas por el artículo VII.10 a no permitir que una nave enarbore el pabellón griego para llevar a cabo actividades comerciales sin un certificado de tal seguro. El Fondo concluyó que, en vista de estos hechos, el *Slops* no se puede considerar que esté comprendido en la definición de 'buque' en los Convenios de 1992.

En un juicio 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 había tenido

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 de la mala situación financiera 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 señaló a 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 transportaba 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 había funcionado 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 al *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 apelaron al Tribunal Supremo.

En sus alegatos ante el Tribunal Supremo, los demandantes sostuvieron que el Tribunal de Apelación había interpretado incorrectamente la definición de ‘buque’ que figura en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992. El demandante opinó 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 aquellos que contribuyeran a las tareas de prevención.

Los demandantes además sostuvieron que la definición de ‘buque’ incluía 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 también sostuvieron 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 argumentaron que la definición de ‘buque’ introducía la presunción disputable de que a bordo había residuos, lo que el Fondo no había refutado.

En sus alegatos 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.

El Fondo de 1992 presentó alegatos al Tribunal Supremo en mayo de 2005 en los que sostenía que el Tribunal de Apelación había interpretado correctamente la definición de ‘buque’ y que se debía desestimar la apelación. En sus alegatos ante el Tribunal Supremo, el Fondo presentó en general los mismos argumentos que ante el Tribunal de Apelación. El Fondo reiteró la observación ante el Tribunal de Apelación de que no era posible que a bordo hubieran permanecido residuos de previos viajes tras tener en cuenta que el *Slops* había sido transformado en una instalación flotante para la recuperación de hidrocarburos. El Fondo sostuvo también que, sea como fuere, la presunción refutable que se alega no sería aplicable en el caso que nos ocupa. Asimismo, el Fondo señaló al Tribunal Supremo la Resolución N°8 antedicha.

El Fondo de 1992 presentó la opinión del experto Dr. Thomas A Mensah¹¹ al Tribunal Supremo en apoyo de su postura. El Dr. Mensah concluyó que, en su opinión, no había fundamento, ni en las disposiciones y condiciones del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y del Convenio del Fondo de 1992, ni en el derecho marítimo internacional ni en las normas y principios del derecho internacional sobre la interpretación y la aplicación de tratados, para sugerir que se pudiese considerar que el *Slops* era un 'buque' en lo que respecta al siniestro. Opinó que en el momento del siniestro el *Slops* no cumplía ninguno de los requisitos para que se lo considerase un buque según la definición en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, porque no era una 'nave apta para la navegación marítima o un artefacto flotante en el mar ... construido o adaptado para el transporte de hidrocarburos a granel como carga' ni era un buque que estaba 'transportando hidrocarburos a granel como carga' o en 'cualquier viaje efectuado a continuación de ese transporte'. Consiguientemente, en su opinión, no podía considerarse que los daños por contaminación resultantes del siniestro quedasen comprendidos en el ámbito de aplicación del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992. Señaló que de esto se desprendía por consiguiente que no había obligación por parte del Fondo de 1992 de indemnizar tales daños de contaminación.

En septiembre de 2005, los cinco jueces del Tribunal Supremo que habían escuchado la causa habían concluido que la cuestión de si el Tribunal de Apelación había interpretado y aplicado correctamente el artículo I.1 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 debería ser remitida a la Sesión Plenaria del Tribunal Supremo. Conforme al Código griego de enjuiciamiento civil, para que una sentencia de una sala del Tribunal Supremo sea concluyente y vinculante, la sentencia debe ser decidida por una mayoría de más de un voto. Al parecer tres jueces habían estado a favor de los demandantes y dos habían estado a favor del Fondo de 1992. El Tribunal Supremo rechazó los motivos restantes de la apelación presentados por los demandantes.

Proceso ante la sesión plenaria del Tribunal Supremo

La sesión plenaria se celebró en mayo de 2006, y el Tribunal Supremo estaba compuesto de 22 jueces que habían sido elegidos al azar. En la

sesión plenaria el Tribunal sólo consideró la cuestión de la interpretación y aplicación del artículo I.1 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992.

De conformidad con el Reglamento interior del Tribunal Supremo, el Fiscal General del Tribunal Supremo asistió a la sesión y formuló recomendaciones al Tribunal. El Fiscal General coincidió con las conclusiones de los dos jueces disconformes en el Tribunal Supremo, en el sentido de que el *Slops* no debe ser considerado 'buque' según la definición de los Convenios de 1992 y propuso que se desestimaran los motivos de la apelación por ser infundados.

El Tribunal Supremo dictó sentencia en junio de 2006. En la sentencia, la mayoría de los jueces (17:5) dictaminaron que las disposiciones sobre la definición de buque en los Convenios de 1992 parecían describir dos tipos de 'buques', a saber: a) el tipo definido como 'toda nave apta para la navegación marítima y todo artefacto flotante en el mar, del tipo que sea, construido o adaptado para el transporte de hidrocarburos a granel como carga', y b) el tipo definido como buque en el que se puedan transportar hidrocarburos a granel y otras cargas...', en otras palabras 'buques de cargas combinadas. Es más, basándose principalmente en la fraseología gramatical empleada en la definición de buque en los Convenios de 1992, la mayoría de los jueces concluyó que la salvedad se refiere solamente a los buques de cargas combinadas, es decir aquellos buques en los que se puedan transportar hidrocarburos a granel y otras cargas', más bien que todos los buques en general, y que por consiguiente no era necesario que los buques de la primera categoría (petroleros y artefactos flotantes en el mar) estén efectivamente transportando hidrocarburos a granel como carga, a fin de ser caracterizados como buques. En opinión de la mayoría de los jueces, a fin de quedar comprendidos dentro de la definición de 'buque', era suficiente que los petroleros y artefactos flotantes en el mar puedan moverse por autopropulsión o remolque, además de poder transportar hidrocarburos a granel como carga, sin que sea necesario que el siniestro haya ocurrido durante el transporte de hidrocarburos a granel como carga, es decir durante la travesía.

Cinco jueces opinaron que, para ser considerado 'buque' según la definición en los Convenios de

¹¹ *Antiguo Subsecretario General de la Organización Marítima Internacional, antiguo Presidente del Tribunal Internacional de Derecho del Mar de Hamburgo (Alemania).*

1992, el artefacto debe haber sido construido o adaptado para el transporte de hidrocarburos a granel como carga, con la condición adicional de que, si se tratase de una unidad flotante de almacenamiento, debe estar efectivamente transportando hidrocarburos a granel como carga durante la travesía en cuestión o durante una travesía inmediatamente siguiente a la descarga de dichos hidrocarburos, a menos que se demuestre que después de dicha descarga no hay residuos de hidrocarburos en los tanques del buque. Los jueces disconformes manifestaron además que esta interpretación resultaba del objetivo de los Convenios internacionales, que se refieren al transporte de hidrocarburos a granel como carga.

La mayoría de los jueces sostuvo que el Tribunal de Apelación había contravenido las disposiciones del derecho sustantivo de los Convenios de 1992 pertinentes a la definición de 'buque'. Por consiguiente, la mayoría halló que, en el momento del siniestro, el *Slops* debería ser considerado como 'buque' según la definición en los Convenios de 1992, ya que revestía el carácter de un artefacto flotante en el mar que, tras su modificación a una unidad flotante de separación, almacenaba productos de hidrocarburos a granel y, además, podía moverse por remolque, con el consiguiente riesgo de contaminación, sin que fuese necesario que el siniestro hubiese ocurrido durante el transporte de hidrocarburos a granel.

El Tribunal Supremo, tras haber decidido que los Convenios de 1992 eran aplicables al siniestro, halló que se debería desestimar la sentencia del Tribunal de Apelación y que se remitiese la causa de vuelta a ese Tribunal para que examinase el fondo de la cuestión en litigio, es decir la cuantía de la reclamación, etc.

Evaluación de la cuantía

En lo que concierne las dos reclamaciones por el coste de limpieza y medidas preventivas, los expertos contratados por el Fondo de 1992 han examinado la documentación original presentada con los autos judiciales de los demandantes, a fin de evaluar la cuantía admisible. Esta documentación es insuficiente para completar una evaluación detallada de las reclamaciones y se ha solicitado más información a los demandantes.

15.6 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. El Servicio de Guardacostas sueco, el Organismo de 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 el Servicio de Guardacostas, los análisis de las muestras de hidrocarburos de las islas contaminadas correspondían a los de las muestras tomadas del *Alambra*.

El *Alambra* estaba asegurado 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 la responsabilidad

La cuantía de limitación aplicable al *Alambra* en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil es de 32 684 760 de DEG (£25 millones).

Reclamaciones de indemnización

El Servicio de Guardacostas contrajo costes por operaciones de limpieza de un total de SEK 1,1 millones (£82 000). El Organismo de Servicio de Rescate, junto con las autoridades locales, contrajeron costes por operaciones de limpieza de un total de SEK 4,1 millones (£306 000). 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 pusieron 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 examinó los resultados de los análisis y concordó con la conclusión de las autoridades de que las muestras de contaminación correspondían exactamente a las tomadas del *Alambra*.

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

En septiembre de 2003, el Gobierno de Suecia 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 SEK 5,3 millones (£393 000). 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 decidió 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 cuanto a los alegatos presentados por las partes, se hace referencia al Informe Anual de 2004, página 92.

En mayo de 2005, el propietario del buque y el London Club pidieron al Tribunal que aplazase los procedimientos a fin de conceder tiempo a las partes para negociar un acuerdo extrajudicial. El Tribunal concedió tal aplazamiento.

En junio de 2006 el Gobierno sueco, el propietario del buque y el London Club lograron una transacción extrajudicial sin que ninguna de las partes admitiese responsabilidad. A consecuencia de este acuerdo se retiraron las acciones judiciales pendientes contra el propietario del buque y el London Club.

También en junio de 2006, el Gobierno sueco y el Fondo de 1992 concluyeron un acuerdo de transacción por el que el Gobierno sueco acordaba pagar al Fondo de 1992 SEK 79 000 (£5 900) correspondientes a todas las costas jurídicas y gastos de expertos del Fondo. A consecuencia de ello se retiraron los procedimientos pendientes en el Tribunal contra el Fondo.

15.7 PRESTIGE

(España, 13 de noviembre de 2002)

El siniestro

El 13 de noviembre de 2002, el buque tanque *Prestige* (42 820 AB), matriculado en las Bahamas y que transportaba 76 972 toneladas de fueloil 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 una carga estimada en 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.



Los litorales de España, Francia y el Reino Unido fueron afectados en diversos grados por el siniestro del Prestige

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, la Isla de Wight y Kent).

En España se efectuaron importantes operaciones de limpieza en el mar y en tierra. También se efectuaron considerables operaciones de limpieza en Francia. Se emprendieron operaciones de limpieza en el mar en aguas 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 a 109.

El *Prestige* tenía asegurada la responsabilidad por la contaminación ocasionada por hidrocarburos en la London Steamship Owners' Mutual Insurance Association (London Club).

Entre mayo de 2004 y septiembre del mismo año se extrajeron unas 13 000 toneladas de carga de la

proa del pecio. Quedaron aproximadamente 700 toneladas en la sección de popa.

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).

El Director decidió cerrar la Oficina de Reclamaciones de Burdeos el 30 de septiembre de 2006. Las actividades de dicha oficina ahora se llevan a cabo desde Lorient por la persona que administraba la Oficina de Tramitación de Reclamaciones del *Erika*. El Director decidió también trasladar la Oficina de Reclamaciones de La Coruña a la oficina local del experto que está en las proximidades.

Responsabilidad del propietario del buque

La cuantía de limitación aplicable al *Prestige* conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 se estimaba aproximadamente en 18,9 millones de DEG o €22 777 986 millones (£15,3 millones). El 28 de mayo de 2003, el propietario del buque depositó esta cuantía en el Juzgado de lo penal de Corcubión (España) con el

fin de constituir el fondo de limitación que requiere el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992.

Cuantía máxima disponible en virtud del Convenio del Fondo de 1992

La cuantía máxima de indemnización en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992 es de 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, 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 acerca de 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 (£115 millones).

Nivel de pagos

Postura del London Club

A diferencia de la política adoptada por los aseguradores en casos anteriores del Fondo, el London Club decidió no efectuar pagos individuales de indemnización hasta la cuantía de limitación del propietario del buque. Se tomó esta postura a raíz del asesoramiento jurídico en el que, si el Club efectuase pagos a los reclamantes de conformidad con las prácticas del pasado, era probable que los tribunales españoles no tuviesen en cuenta tales pagos cuando el propietario del buque estableciese el fondo de limitación y, como consecuencia, el Club podría terminar pagando el doble de la cuantía de limitación.

Examen del Comité Ejecutivo en mayo de 2003

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

valoración del Director que indicaba que la cuantía total de los daños podría alcanzar la elevada cifra de €1 000 millones (£674 millones). El Comité decidió además que, en vista de las circunstancias particulares del caso del *Prestige*, el Fondo de 1992 debería efectuar pagos a los reclamantes, si bien el London Club no pagaría indemnización directamente a los mismos.

Pagos al Gobierno español en 2003

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

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

- Se 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 facilitase 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.
- Dicha garantía debería cubrir la diferencia entre el 15% de la cuantía evaluada de la reclamación presentada el 2 de octubre de 2003 y el 15% de esa reclamación presentada (15% de €383,7 millones = €57 555 000). El pliego de condiciones de la garantía debería ser a satisfacción del Director.
- Si el Comité redujese la cuantía del pago, el Gobierno español tendría que reembolsar la diferencia.
- Si cualquier otro Estado que hubiera sufrido pérdidas relacionadas con el siniestro del

Prestige procurase la misma solución para los pagos en las mismas condiciones, dicha solicitud debería remitirse al Comité Ejecutivo.

Con la asistencia de una serie de expertos, el Director llevó a cabo una evaluación provisional de la reclamación del Gobierno español. Basándose en la documentación facilitada, éste llegó a una evaluación preliminar de €107 millones (£72 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, también llevó a cabo una evaluación general del total de los daños admisibles en España, y concluyó que dichos daños admisibles serían al menos de €303 millones (£204 millones).

Sobre esa base, y como lo autorizara la Asamblea, el Director efectuó al Estado español un pago adicional de €41 505 000 (£28,5 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). Dicho pago se efectuó contra una garantía bancaria que proporcionó el Gobierno español, 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 toda cuantía del pago que decidiera el Comité Ejecutivo o la Asamblea.

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

Examen en octubre de 2005

En octubre de 2005, el Comité Ejecutivo examinó una propuesta del Director para un incremento del nivel de pagos, un reparto provisional entre los tres Estados interesados de la cuantía máxima pagadera por el Fondo de 1992 basándose en la cuantía total de las reclamaciones admisibles determinada por las evaluaciones llevadas a cabo en esa fecha y las disposiciones de

ciertos compromisos y garantías por los Gobiernos de España, Francia y Portugal.

El nivel de pagos del Fondo se había determinado en el pasado sobre la base de la cuantía total de las reclamaciones presentadas y futuras posibles contra el Fondo, y no sobre la base de la evaluación por el Fondo de las pérdidas admisibles. Basándose en las cifras presentadas por los Gobiernos de los tres Estados afectados por el siniestro, que indicaban que la cuantía total de las reclamaciones pudiera ascender hasta la cifra de €1 050 millones (£674 millones), era probable que el nivel de pagos habría de mantenerse en el 15% durante varios años, a menos que se adoptase un nuevo planteamiento. El Director propuso, por consiguiente que, en vez de la práctica usual de determinar el nivel de pagos sobre la base de la cuantía total de las reclamaciones ya presentadas y futuras posibles, se determinase sobre una estimación de la cuantía final de las reclamaciones admisibles contra el Fondo de 1992, establecida ya sea a consecuencia de acuerdos con los reclamantes o bien por sentencias definitivas de un tribunal competente.

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

Estado	Cuantía (cifras redondeadas)
España	€500 000 000
Francia	€70 000 000
Portugal	€3 000 000
Total	€573 000 000

El Director, por consiguiente, consideró que el nivel de pagos se podría incrementar al 30%¹².

El Director expresó la opinión, sin embargo, de que debían brindarse al Fondo de 1992 los compromisos y garantías apropiados de los tres Estados interesados para garantizar que el Fondo de 1992 estuviese protegido contra una situación

de pago en exceso y que se respetase el principio del tratamiento por igual de los damnificados.

El Comité Ejecutivo se mostró de acuerdo con la propuesta del Director y decidió lo siguiente:

1. El nivel de pagos del Fondo de 1992 debería incrementarse del 15% al 30% de la pérdida o daños realmente sufridos por cada reclamante según la evaluación llevada a cabo por los peritos nombrados por el Fondo de 1992 y el London Club.
2. La cantidad de €133 840 000, que representa la cuantía total pagadera por el Fondo de 1992, menos una reserva del 10%, debería repartirse entre los tres Estados interesados como se indica en el cuadro abajo.
3. Se autorizó al Director a pagar al Gobierno español €57 365 000 (£38,5 millones), a reserva de que dicho Gobierno se comprometa a indemnizar a todos los reclamantes que hubiesen sufrido daños por contaminación en España por cuantías que no sean inferiores al 30% de la pérdida o el daño, reembolsar al Fondo de 1992 toda cuantía que éste adeude al Fondo en el caso de que el Comité Ejecutivo decida reducir la parte proporcional pagadera por el Fondo por daños en España y facilitar al Fondo de 1992 una garantía bancaria para cubrir la diferencia entre la cuantía pagada a éste por el Fondo y el 15% de la cuantía evaluada.
4. Se autorizó al Director a pagar al Gobierno portugués €740 000 (£498 000), a reserva de que dicho Gobierno se comprometa a pagar al Fondo de 1992 toda cuantía que éste adeude al Fondo en el caso de que el Comité Ejecutivo decida reducir la proporción pagadera por el Fondo por daños en Portugal, resarcir al Fondo por toda cuantía que haya pagado a otros reclamantes por daños debidos a la contaminación en Portugal y aportar al Fondo de 1992 una garantía bancaria para cubrir la diferencia entre la cuantía pagadera a éste por el Fondo y el 15% de la cuantía evaluada.
5. Se autorizó al Director a pagar a cada reclamante en Francia, excepto al Gobierno francés, el 30% de las pérdidas o daños según las evaluaciones realizadas por el Fondo de 1992, o decididas por una sentencia definitiva dictada por un tribunal competente, a reserva de que el Gobierno francés se comprometa a aceptar una reducción de la indemnización a la que tendría derecho, hasta la cuantía de su reclamación admisible, para proteger al Fondo de 1992 contra un exceso de pago a reclamantes que hayan sufrido daños en Francia, en el caso de que el Comité Ejecutivo decida reducir el nivel de pagos.
6. Las garantías bancarias que deben aportar los Gobiernos de España y Portugal deberían ser facilitadas por una institución financiera que tenga la solvencia financiera estipulada en las Directrices Internas sobre Inversiones del Fondo de 1992 y cumplir el resto de los criterios y, por lo general, sea a satisfacción del Director.

Estado	Reparto %	Reparto (cuantías) (cifras redondeadas)	Garantías bancarias ¹³
España	85,90%	€115 000 000	€78 850 000
Francia	13,55%	€18 100 000	-
Portugal	0,55%	€740 000	€510 500
Total	100,00%	133 840 000	€79 360 500

¹³ Las cuantías bancarias corresponden a las diferencias entre las cuantías distribuidas y el 15% de las cuantías evaluadas, es decir España €115 000 000 - €36 150 000 (€241 millones al 15%) = €78 850 000; Portugal €740 000 - €229 500 (€1 530 al 15%) = €510 500.

Novedades después de la sesión de octubre de 2005

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

En enero de 2006, el Gobierno francés proporcionó el compromiso exigido con respecto a su propia reclamación.

En marzo de 2006, el Gobierno español facilitó el compromiso y la garantía bancaria requeridos, y a consecuencia de ello se efectuó un pago de €56 365 000 (£38,5 millones) en marzo de 2006. Como solicitara el Gobierno español, el Fondo de 1992 retuvo €1 millón (£670 000) a fin de efectuar pagos al nivel del 30% de las cuantías evaluadas respecto a las distintas reclamaciones que se habían presentado a la Oficina de Reclamaciones en España. Estos pagos se efectuarán en nombre del Gobierno español en cumplimiento de su compromiso, y toda suma que quede después de pagar a todos los reclamantes en la oficina de reclamaciones se devolvería al Gobierno español. Si la cuantía de €1 millón fuera insuficiente para pagar a todos los reclamantes que habían presentado reclamaciones a la Oficina de Reclamaciones, el Gobierno español se había comprometido a efectuar pagos a esos reclamantes hasta el 30% de la cuantía evaluada por el London Club y el Fondo de 1992.

Como se habían cumplido las condiciones establecidas por el Comité Ejecutivo, el Director incrementó el nivel de pagos al 30% de las

reclamaciones reconocidas por daños en España y en Francia (excepto respecto a la reclamación del Gobierno francés), con efecto a partir del 5 de abril de 2006.

Reclamaciones de indemnización

España

Al 31 de diciembre de 2006, la Oficina de Reclamaciones de La Coruña había recibido 839 reclamaciones por un total de €610,7 millones (£411 millones). Éstas incluyen nueve reclamaciones del Gobierno español por un total de €559,4 millones (£377 millones) presentadas en el periodo de octubre de 2003 a octubre de 2006.

Las reclamaciones del Gobierno español se refieren a los costes contraídos respecto a operaciones de limpieza en el mar y en tierra, extracción de los hidrocarburos del pecio, pagos de indemnización a pescadores y mariscadores, desgravación fiscal a empresas afectadas por el derrame, costes de administración, costes relativos a campañas publicitarias y costes contraídos por las administraciones locales y pagados por el Gobierno. Las reclamaciones originales incluían partidas por el coste de operaciones de limpieza en el Parque Nacional Atlántico, que ascendía a €11,9 millones (£8 millones) en total. Estas partidas han sido retiradas, ya que la financiación para estas operaciones se había obtenido de otra fuente. La reclamación por extracción de los hidrocarburos del pecio, primero de €109,2 millones (£74 millones), se había reducido a €24,2 millones (£16,3 millones) para tener en cuenta la financiación obtenida de otra fuente.

Categoría de reclamación (España)	No. de reclamaciones	Cuantía reclamada €
Daños materiales	232	2 065 970
Limpieza	17	3 923 652
Maricultura	14	19 096 081
Pesca y marisqueo	180	3 610 885 ¹⁴
Turismo	14	688 303
Elaboradores/vendedores de pescado	299	20 145 298
Varios	74	1 761 785
Gobierno español	9	559 376 830 ¹⁵
Total	839	610 668 804

¹⁴ Se retiró una reclamación por un total de €132 millones (£89 millones) de un grupo de 58 asociaciones tras alcanzarse el acuerdo con el Gobierno español.

¹⁵ Después de algunas reducciones, especialmente las cuestiones relativas al Parque Nacional Atlántico.



Las costas inaccesibles dificultaron la limpieza y recogida del petróleo tras el siniestro del Prestige

En septiembre de 2005, un grupo de 58 asociaciones de Galicia, Asturias y Cantabria, que representan a 13 000 pescadores y mariscadores, retiró una reclamación de €132 millones (£89 millones) contra el Fondo de 1992, ya que las asociaciones habían firmado acuerdos de transacción y pago con el Estado español en nombre de los damnificados. Varios otros reclamantes, que habían alcanzado acuerdos con el Gobierno español en virtud de los Reales Decretos-Ley, mencionados más adelante, también han retirado sus reclamaciones.

El cuadro en la página 106 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 en octubre de 2003 por €383,7 millones (£258 millones) fue evaluada provisionalmente por el Director en diciembre de 2003 en €107 millones (£72 millones). En cuanto a los pagos al Gobierno español, véase la página 105.

Desde diciembre de 2003, han tenido lugar varias reuniones con representantes del Gobierno

español y se ha facilitado una considerable cantidad de nueva información en apoyo de las reclamaciones de éste. Continúa la cooperación con representantes del Gobierno español y se están realizando progresos en la evaluación de todas las reclamaciones presentadas por dicho Gobierno.

En agosto de 2006, el Gobierno español presentó a la oficina de reclamaciones una reclamación por los costes contraídos por los 67 ayuntamientos, que había sido pagada por el Gobierno, 51 en Galicia, 14 en Asturias y dos en Cantabria, por un total de €5,8 millones (£3,9 millones). Los expertos del Fondo de 1992 están examinando la reclamación. El Gobierno español también ha presentado reclamaciones por los costes contraídos en las regiones de Galicia por €28 millones (£19 millones) y de Asturias por €3,3 millones (£2,2 millones).

En mayo de 2006, el Gobierno español presentó al Fondo de 1992 una reclamación por los costes contraídos en el pago de las reclamaciones valorizadas por el Consorcio de Compensación de Seguros (Consortio).¹⁶

¹⁶ Organización de seguros de propiedad estatal constituida para pagar reclamaciones por daños normalmente no cubiertos por pólizas de seguro comerciales, tales como daños debidos a actividades terroristas o desastres naturales.

Tras una serie de ajustes, el Gobierno español indicó en diciembre de 2006 que la cuantía total de sus reclamaciones era de €559 376 830 (£374,4 millones). También indicó que se efectuarían nuevos ajustes respecto a los pagos del Gobierno a dos de las regiones afectadas por el siniestro del *Prestige* (Cantabria y País Vasco), el tratamiento de residuos y las valoraciones individualizadas del Consorcio.

De las reclamaciones restantes aparte de las presentadas por el Gobierno español, el 88,8% se ha evaluado por €3,7 millones (£2,5 millones). Se han efectuado pagos provisionales¹⁷ por un total de €484 500 (£326 000) respecto a 153 de las reclamaciones evaluadas, principalmente al 30% de la cuantía evaluada. De las reclamaciones restantes, cuatro están siendo evaluadas, 10 están en progreso, 190 están a la espera de una respuesta de los reclamantes, 77 están la espera de nueva documentación, 381 por un total de €27,4 millones (£18,4 millones) han sido rechazadas y 15 han sido retiradas por el reclamante.

Francia

Al 31 de diciembre de 2006, la Oficina de Reclamaciones de Lorient ha recibido 474 reclamaciones por un total de €118,5 millones (£80 millones). El cuadro en esta página presenta un desglose de los diferentes tipos de reclamaciones.

De las 474 reclamaciones presentadas a la oficina de reclamaciones, se ha evaluado el 84% al 31 de diciembre de 2006. Muchas de las

reclamaciones restantes carecen de suficiente documentación justificativa y se ha pedido dicha documentación a los reclamantes. Se habían evaluado 400 reclamaciones en €45,3 millones (£30,5 millones). Se han aprobado 394 reclamaciones por €44,7 millones (£30 millones) y se han efectuado pagos provisionales por un total de €3,1 millones (£2,1 millones) al 30% de las cuantías valorizadas respecto de 260 de las reclamaciones aprobadas. Las restantes reclamaciones aprobadas esperan respuesta de los reclamantes o están siendo examinadas de nuevo a raíz del desacuerdo de los reclamantes con la cuantía valorizada. Se habían rechazado 40 reclamaciones por un total de €2 millones (£1,3 millones) porque los reclamantes no habían demostrado haber sufrido pérdida debido al siniestro.

En mayo de 2004, el Gobierno francés presentó una reclamación de €67,5 millones (£45 millones) en relación con los costes contraídos por limpieza y medidas preventivas. El Fondo de 1992 y el London Club han evaluado provisionalmente la reclamación en €31,2 millones (£21 millones). Se envió al Gobierno francés una solicitud de nueva información en agosto de 2005, a fin de que los expertos nombrados por el Fondo de 1992 y el London Club pudieran completar la evaluación.

Otras 59 reclamaciones, por un total de €10,5 millones (£7,1 millones), habían sido presentadas por las autoridades locales por costes de operaciones de limpieza. Se han evaluado y aprobado 27 de esas reclamaciones en €3,4 millones (£2,3 millones). Se han efectuado

Categoría de reclamación (Francia)	No. de reclamaciones	Cuantía reclamada €
Daños materiales	9	87 772
Limpieza	59	10 461 115
Maricultura	125	12 220 546
Marisqueo	3	116 810
Embarcaciones de pesca	59	1 601 717
Turismo	194	25 268 938
Elaboradores/vendedores de pescado	9	301 446
Varios	15	982 860
Gobierno francés	1	67 499 154
Total	474	118 540 358

¹⁷ Al calcular los pagos provisionales, se han deducido los pagos de indemnización efectuados por el Gobierno español a los reclamantes.

pagos provisionales por un total de €1 millón (£675 000) respecto de 40 reclamaciones al 30% de las cuantías valorizadas.

Ciento veinticinco reclamaciones habían sido presentadas por ostricultores en un total de €12,2 millones (£8,2 millones) por pérdidas supuestamente sufridas a consecuencia de la resistencia del mercado debida a la contaminación. Los expertos contratados por el London Club y el Fondo de 1992 habían examinado estas reclamaciones, y 118 de ellas, por un total de €1,8 millones (£1,2 millones), habían sido evaluadas en €468 000 (£315 000). Se habían efectuado pagos por un total de €87 000 (£59 000) respecto a 75 de estas reclamaciones al 30% de las cuantías valorizadas. Siete reclamaciones no venían apoyadas por ninguna documentación y se había pedido a estos reclamantes que facilitaran información detallada para apoyar sus reclamaciones.

Portugal

En diciembre de 2003, el Gobierno portugués presentó una reclamación de €3,3 millones (£2,2 millones) en relación con los costes contraídos por limpieza y medidas preventivas. Documentación adicional incluía una reclamación complementaria de €1 millón (£670 000) también respecto a limpieza y medidas preventivas. Las reclamaciones fueron evaluadas finalmente en €2,2 millones (£1,5 millones). El Gobierno portugués aceptó esta evaluación. Ya que, como se mencionó antes, el Gobierno portugués había decidido no presentar una garantía bancaria, en agosto de 2006, el Fondo de 1992 efectuó un pago de €328 488 (£222 600), correspondiente al 15% de la evaluación definitiva. Ello no excluye el pago de una nueva indemnización al Gobierno portugués en el caso de que el Comité Ejecutivo incrementase incondicionalmente el nivel de pagos.

Caducidad

En virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, los derechos a indemnización por el propietario del buque y su aseguradora prescribirán (caducarán) 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, los derechos de indemnización por el Fondo de 1992 prescribirán, a menos que

el reclamante o bien interponga una acción contra el Fondo dentro de este plazo de tres años o bien notifique al Fondo dentro de ese plazo una acción contra el propietario del buque o su aseguradora (artículo 6). Ambos Convenios prevén que en ningún caso podrá interponerse acción alguna una vez transcurridos seis años desde la fecha del siniestro.

En septiembre de 2005, se enviaron cartas individuales sobre la cuestión de la caducidad a todos aquéllos que habían presentado reclamaciones a las Oficinas de Reclamaciones en España y Francia, y con quienes para entonces no se habían logrado acuerdos. Se pusieron anuncios en la prensa nacional y local en España y Francia, llamando la atención sobre la cuestión de la caducidad.

Pagos y otra asistencia financiera de las autoridades españolas

El Gobierno español y las autoridades regionales han efectuado pagos de unos €40 (£27) por día a todos aquellos directamente afectados por las vedas de pesca. Comprenden mariscadores, pescadores de bajura y trabajadores conexos en tierra 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. Estos pagos se han incluido en reclamaciones subrogadas por las autoridades españolas, en virtud del artículo 9.3 del Convenio del Fondo de 1992.

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 a la seguridad social.

En junio de 2003 y julio de 2004, el Gobierno español aprobó la legislación en forma de dos Reales Decretos-Ley que ponían una cuantía total de €249,5 millones (£168 millones) a disposición para indemnizar íntegramente a ciertas categorías de reclamantes que sufrieron daños por la contaminación. Para recibir indemnización, los reclamantes tenían que renunciar al derecho de reclamar indemnización de cualquier otra forma en relación con el siniestro del *Prestige* y transferir sus derechos de indemnización al Gobierno español. Los Decretos preveían que la evaluación de las reclamaciones se efectuaría según los

criterios empleados para aplicar los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992.

En la sesión del Comité Ejecutivo de febrero de 2004, la delegación española mencionó que el Gobierno español había recibido casi 29 000 reclamaciones de indemnización por parte de los afectados por el siniestro del *Prestige* que deseaban utilizar el mecanismo de pago previsto en el primer Real Decreto-Ley. Asimismo se mencionó que, de estas reclamaciones, unas 22 800 se referían a los colectivos de trabajadores del sector de pesca que se valorarían mediante un sistema que emplease una fórmula (“estimación objetiva”) o un baremo. Se indicó que unas 5 000 reclamaciones de otros colectivos serían objeto de valoración individualizada.

En mayo de 2005, el Gobierno español informó al Fondo de 1992 que se habían logrado acuerdos con unos 19 500 trabajadores del sector de pesca y se les habían efectuado pagos por un total aproximado de €88 millones (£59 millones) en virtud de los Reales Decretos-Ley.

En 2004, el Gobierno español informó al Fondo de 1992 que las reclamaciones que conforme a los Decretos serán objeto de valoración individualizada, serán evaluadas por el Consorcio.

Como los Reales Decretos-Ley preveían que la evaluación de las reclamaciones se efectuara siguiendo los criterios empleados para aplicar los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992, han tenido lugar reuniones entre representantes del Consorcio y el Fondo de 1992

para discutir los criterios. Al 31 de diciembre de 2006, el Consorcio había facilitado detalles de las reclamaciones presentadas en el cuadro de esta página.

La cuantía total reclamada es de €230 millones (£155 millones).

El Consorcio solicitó la asistencia de los expertos designados por el London Club y el Fondo de 1992 en la valoración de 241 de estas reclamaciones por un total de €47,8 millones (£32 millones). Varias de las reclamaciones que se habían remitido a estos expertos no venían apoyadas por pruebas suficientes que demostraran las pérdidas reclamadas. No obstante, los expertos del Consorcio y los expertos designados por el London Club y el Fondo de 1992 han hecho valoraciones conjuntas de 194 reclamaciones. Ciento ochenta y siete de estas reclamaciones, por €20,3 millones (£13,7 millones) han sido aprobadas por el Fondo de 1992 y el London Club en €2,4 millones (£1,6 millones). Ciento treinta y cuatro reclamaciones, incluidas en las 241 reclamaciones para las que el Consorcio ha solicitado asistencia, también han sido presentadas directamente a la Oficina de Reclamaciones. Se han facilitado al Consorcio los pormenores de 83 de estas evaluaciones.

En mayo de 2006, la delegación de España informó al Comité Ejecutivo de que 381 de las reclamaciones valoradas por el Consorcio habían sido rechazadas por la falta de documentación justificativa, o por carecer de prueba suficiente de las pérdidas. Esa delegación también declaró que,

Categoría de la reclamación que el Consorcio debe evaluar	Número de reclamaciones
Maricultura (daños materiales y lucro cesante)	103
Pesca (daños materiales y lucro cesante)	179
Vendedores de pescado y marisco (lucro cesante)	310
Elaboradores de pescado y marisco (lucro cesante)	79
Empleados del sector de pesca (lucro cesante)	109
Turismo (lucro cesante)	86
Tierra (daños y lucro cesante durante operaciones de limpieza)	72
Daños materiales	14
Varios	19
Total	971



Limpieza manual del petróleo en una playa de arena en España

de la valoración del 90% de las reclamaciones analizadas a través de este procedimiento, podía deducirse que la cantidad máxima a pagar por el Estado español respecto a estas reclamaciones sería alrededor de €50 millones (£34 millones).

Pagos y otra asistencia financiera de las autoridades francesas

El Gobierno francés introdujo un plan para facilitar pagos superiores a las cuantías pagadas por el Fondo de 1992 a los reclamantes de los sectores de pesca y marisqueo que formularon una solicitud a ese efecto antes del 13 de diciembre de 2004. En enero de 2005, se efectuaron pagos a 175 reclamantes por una cuantía total de €1,15 millones (£770 000).

El Gobierno francés informó al Director que estos pagos eran anticipos sobre los pagos que ha de efectuar el Fondo de 1992 y serían reembolsados por los reclamantes, y que el Gobierno no cursará reclamaciones subrogadas contra el Fondo de 1992 respecto a los pagos efectuados.

Reclamación por los costes de la extracción de los hidrocarburos del pecio

La operación

Como se ha mencionado anteriormente, el *Prestige*, cuya carga inicial era de 76 972 toneladas de fueloil pesado, 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. Se utilizó un sumergible sin tripulación para sellar y taponar provisionalmente las fisuras, a fin de reducir al mínimo el escape de los hidrocarburos, a consecuencia de lo cual se indicó que el ritmo estimado de la pérdida era inferior a 20 litros por día.

El Gobierno español creó un Comité Científico para estudiar las diversas posibilidades de hacer frente al pecio. Dicho Comité concluyó que había dos posibles soluciones, a saber la extracción de los hidrocarburos restantes en el pecio y el

confinamiento del pecio en una estructura de concreto o acero.

Basándose en reconocimientos llevados a cabo en 2003, la cantidad de hidrocarburos restantes en el pecio se estimó en 13 100 toneladas en la sección de proa y 700 toneladas en la sección de popa.

En diciembre de 2003, tras efectuarse pruebas en el Mediterráneo y, posteriormente, en el lugar del naufragio, el Gobierno español concluyó que la carga restante en el pecio se extrajese mediante bolsas lanzaderas de aluminio que se llenan por gravedad a través de perforaciones practicadas en los tanques. La extracción de los hidrocarburos se llevó a cabo de mayo a octubre de 2004. Se extrajeron unas 13 000 toneladas de la carga de hidrocarburos de la sección de proa del pecio, tras de lo cual se inyectaron nutrientes en los tanques para acelerar la biodegradación de los hidrocarburos restantes. No se intentó extraer las 700 toneladas de hidrocarburos de la sección de popa.

La reclamación

El Gobierno español presentó una reclamación de €109,2 millones (£74 millones) por el coste de la operación de extracción de los hidrocarburos del pecio del *Prestige*, incluidos los costes de la labor preparatoria y las pruebas de factibilidad realizadas en el Mediterráneo y en el lugar del naufragio. En febrero de 2006 esta reclamación se redujo a €24,2 millones (£16,3 millones).

Examen del Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 en octubre de 2005

En su sesión de octubre de 2005, el Comité Ejecutivo examinó la cuestión de si la reclamación del Gobierno español, que entonces era de €109,2 millones (£74 millones), por los costes de la operación de extracción de los hidrocarburos del pecio del *Prestige* era admisible conforme a los criterios de admisibilidad del Fondo de 1992 estipulados en el Manual de Reclamaciones del Fondo de 1992, en particular si la operación era técnicamente razonable.

El Director había pedido a la International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF) que diese una opinión al Fondo de 1992 sobre el carácter razonable de la operación desde un punto de vista técnico, esto es, sobre la base de

las circunstancias particulares del siniestro, los hechos conocidos en el momento en que se decidió efectuar la operación, y si eran razonables los costes contraídos y la relación entre estos y los beneficios derivados o previstos. El Gobierno español había pedido la opinión de un equipo internacional de expertos¹⁸ sobre la necesidad ecológica y social de hacer frente al pecio del *Prestige*.¹⁹

Una de las principales diferencias entre las opiniones de los dos grupos de expertos era que los expertos designados por el Gobierno español habían tenido en cuenta el posible impacto social de dejar el petróleo en el pecio, mientras que ITOPF se había centrado solamente en los criterios de admisibilidad del Fondo de 1992, que no tenían en cuenta los efectos sociales y los no económicos. El Director no había tenido en cuenta esos efectos en su consideración de la cuestión de la admisibilidad.

El Director compartía las opiniones de ITOPF y de los expertos designados por el Gobierno español de que no era probable un derrame catastrófico del petróleo, y que todo escape de petróleo del pecio probablemente revestiría la forma de un escape lento de pequeñas cantidades de petróleo y que, si bien existía un riesgo perceptible de que un escape de petróleo del pecio alcanzase las zonas de cultivo de marisco en Galicia y las playas turísticas de las islas del Atlántico, se necesitaría un escape de petróleo mucho mayor para causar daños importantes a estos recursos.

A la luz de las consideraciones que se indican antes, el Director opinaba que el petróleo restante en las secciones hundidas del *Prestige* no presentaba una amenaza importante de contaminación y que los costes de la operación de extraer el petróleo eran desproporcionados con respecto a cualesquiera consecuencias potenciales económicas y ambientales de dejar el petróleo en el pecio. Por esta razón, el Director consideraba que la reclamación del Gobierno español no cumplía los criterios de admisibilidad estipulados por los órganos rectores de los FIDAC, es decir que la operación debería ser razonable desde un punto de vista objetivo y técnico.

Después de prolongadas discusiones, que se reflejan en las páginas 113 a 116 del Informe

¹⁸ El Dr. Michel Girin, Director del Centre de documentation de recherche et d'expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux (CEDRE), (Francia), el Profesor Lucien Laubier, Director del Institut océanographique de Paris (IOP), (Francia) y Dr. Ezio Amato, Director Científico del Istituto Centrale per la Ricerca Scientifica e Tecnologica Applicata al Mare (ICRAM), (Italia).

¹⁹ Las opiniones se recogen el sitio web de los FIDAC (documento 92FUND/EXC.30/9/2, Anexos I y II).

Anual de 2005, el Comité decidió aplazar toda decisión sobre la admisibilidad de la reclamación, pero encargó al Director colaborar con el Gobierno español en el examen de todos los elementos de la reclamación a fin de identificar aquellos elementos que pudieran ser admisibles y evaluar la cuantía admisible de tales elementos para que el Comité los examine en una sesión futura.

Financiación de la Comisión Europea

El 4 de diciembre de 2003, la Comisión de las Comunidades Europeas (Comisión Europea) decidió otorgar una concesión de ayuda al Gobierno español en relación con los trabajos técnicos preparatorios para la aplicación de soluciones para tratar los hidrocarburos del pecio del *Prestige*. El 31 de marzo de 2005, la Comisión Europea decidió otorgar una concesión de ayuda al Gobierno español por los costes de la extracción de los hidrocarburos del pecio del *Prestige*.

En febrero de 2006, el Gobierno español informó al Fondo de 1992 que había recibido de la Comisión Europea hasta entonces un total de €50,9 millones (£34 millones) y que estaban pendientes nuevos pagos por un total de €33,1 millones (£22 millones). A consecuencia de las cuantías otorgadas por la Comisión Europea, el Gobierno español redujo su reclamación a €24 168 265 (£16,3 millones), de los cuales €4 785 000 (£3,2 millones) se refieren a los costes contraídos en 2003 y €19 383 265 (£13 millones) se refieren a los costes contraídos en 2004.

Evaluación del Director

Tal como le encargara el Comité Ejecutivo, el Director llevó a cabo un examen detallado de todos los elementos de la reclamación del Gobierno español con objeto de identificar conceptos que pudieran ser admisibles conforme a los criterios del Fondo. El informe del Director sobre este examen, que está resumido a continuación, fue considerado por el Comité en febrero de 2006. El Director sugirió que los costes de la operación de extracción de los hidrocarburos del pecio pueden dividirse en dos partes principales, a saber los costes contraídos en 2003 por un total de €33,1 millones (£22,3 millones) y los costes contraídos en 2004 por un total de €76,1 millones (£51,3 millones). Los costes

contraídos en 2003 se refieren a las operaciones del sellado de nuevas fugas de los hidrocarburos del pecio, y varios estudios, inclusive investigaciones sobre la factibilidad de diferentes métodos de extraer los hidrocarburos del pecio. Los costes contraídos en 2004 se referían a la operación de la extracción efectiva de los hidrocarburos y la introducción de nutrientes en los tanques de la sección de proa hundida del pecio, después de extraer la mayor parte de los hidrocarburos, para acelerar la biodegradación de los residuos oleosos restantes.

El Director consideró que a partir del 30 de abril de 2003 eran evidentes los elevadísimos costes de la operación de extracción de los hidrocarburos en relación con los efectos potenciales económicos y ambientales de dejar el petróleo en el pecio y que, por consiguiente, los costes contraídos después de aquella fecha eran en su mayor parte inadmisibles. Sin embargo, sobre la base de la información contenida en la documentación de apoyo presentada con la reclamación, el Director consideró que había varios conceptos de gastos contraídos a principios de 2003 que eran admisibles en principio. El Director consideró además que los costes de los trabajos emprendidos en julio y agosto de 2003 para completar el confinamiento del pecio eran admisibles en principio.

Examen del Comité Ejecutivo en febrero de 2006

Durante la discusión en la sesión de febrero de 2006 del Comité Ejecutivo, algunas delegaciones manifestaron que no compartían la opinión del Director de que el coste de la operación de extracción de los hidrocarburos fuese desproporcionado porque, si no se hubiesen extraído los hidrocarburos del pecio, la contaminación habría continuado año tras año. Se señaló que en vista de que no había sido posible predecir con certeza qué hubiera sucedido si se hubiesen dejado los hidrocarburos en el pecio, y que, por consiguiente, sería difícil para cualquier Gobierno resistir a la presión de la opinión pública para cerciorarse de que se eliminara el riesgo. Se sostuvo que existía un vínculo muy claro entre los costes contraídos en 2003 y 2004 puesto que la operación no hubiera seguido adelante en 2004 sin los estudios necesarios y labor preparatoria en 2003.

Algunas delegaciones consideraron que la admisibilidad de la reclamación debería evaluarse sobre la base de la cuantía de la reclamación revisada y no el coste efectivo de la operación de extracción de los hidrocarburos. Otras delegaciones no estaban de acuerdo y expresaron el parecer de que no debería evaluarse la admisibilidad sobre la base de la reclamación reducida, ya que esto alentaría la manipulación de las reclamaciones en el futuro.

La mayor parte de las delegaciones que intervinieron expresaron la opinión de que, basándose en los criterios de admisibilidad de los Fondos, y en interés de la aplicación uniforme de dichos criterios, la reclamación por los costes en los que incurrió el Gobierno de España en 2004 por la extracción de los hidrocarburos del pecio era inadmisibile. Varias delegaciones consideraron que para que la reclamación fuese admisible sería necesario que el Fondo modificase su política actual de permitir que se realicen las evaluaciones basándose en un análisis más amplio que incluya una dimensión social. Algunas delegaciones consideraron que era importante que los Fondos estuviesen preparados a abordar con mayor flexibilidad reclamaciones similares en el futuro.

El Comité Ejecutivo decidió que algunos de los costes contraídos en 2003 con respecto a la operación de sellado de las fugas de hidrocarburos del pecio y diversas inspecciones y estudios eran admisibles en principio, pero que la reclamación por costes contraídos en 2004 en relación con la extracción de los hidrocarburos del pecio era inadmisibile.

El Comité encargó al Director que llevara a cabo un examen de los criterios de admisibilidad relacionados con las reclamaciones por los costes de las medidas preventivas, en particular por la extracción de los hidrocarburos procedentes de buques hundidos, con vistas a permitir a la Asamblea del Fondo de 1992 debatir posibles alternativas relativas a los criterios existentes en cuanto a la admisibilidad en el marco de los Convenios de 1992. El estudio del Director sobre esta cuestión fue examinado por la Asamblea en octubre de 2006 (véase página 29).

Nueva evaluación de la reclamación

Conforme a la decisión del Comité Ejecutivo, se

estaba llevando a cabo una evaluación de los costes admisibles de las actividades que habían sido pertinentes para la evaluación del riesgo de contaminación presentado por los hidrocarburos del pecio y que había contraído el Gobierno español en 2003 antes de la extracción de los hidrocarburos del pecio.

Investigaciones sobre la causa del siniestro

Autoridad Marítima de las Bahamas

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. Se presenta un resumen de las conclusiones en el Informe Anual de 2005 (páginas 116 y 117).

Ministerio de Fomento español

El Ministerio de Fomento español ha llevado a cabo una investigación sobre la causa del siniestro a través de la Comisión Permanente de Investigación de Siniestros Marítimos, que tiene el cometido de determinar las causas técnicas de los siniestros marítimos. Se hace referencia a un breve resumen de las conclusiones de la investigación en el Informe Anual de 2005 (páginas 117 y 118).

Juzgado de lo penal de Corcubión

El juzgado de lo penal 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* y de un funcionario que participó en la decisión de no permitir que el buque entrase en un puerto de refugio en España.

Ministerio francés de Transporte y del Mar

El Ministerio francés de Transporte y del Mar (Secrétariat D'État aux Transports et à La Mer) llevó a cabo una investigación preliminar sobre la causa del siniestro a través de la Inspección General de Asuntos Marítimos – Oficina de investigaciones – siniestros/mar (Inspection Générale des Services des Affaires Maritimes – Bureau enquêtes – accidents / mer (BEAmer)). Se incluye un breve resumen del informe sobre la investigación en el Informe Anual de 2005 (páginas 120 y 121).

Juez de instrucción de Brest

Un juez de instrucción de Brest está llevando a cabo una investigación penal sobre la causa del siniestro.

Intervención del Fondo de 1992

El Fondo de 1992 sigue las investigaciones en curso a través de sus abogados españoles y franceses.

Acciones judiciales

España

Unas 2 360 reclamaciones han sido depositadas en los procedimientos judiciales ante el Juzgado de lo penal de Corcubión (España). Trescientas ochenta y cuatro de estas reclamaciones son de personas que han presentado reclamaciones directamente al London Club y al Fondo de 1992, a través de la Oficina de Reclamaciones de La Coruña. Se habían facilitado al Juzgado detalles de las pérdidas supuestamente sufridas respecto a algunas de estas acciones judiciales, que están siendo examinados por los expertos contratados por el London Club y el Fondo de 1992. En septiembre de 2005, el mayor grupo de damnificados del sector de la pesca, marisqueo y acuicultura presentó un escrito ante el Juzgado de Instrucción de Corcubión en el que se declaraba que los integrantes del grupo habían firmado acuerdos transaccionales con el Estado español, y que, en aplicación de dichos acuerdos, renunciaban a toda acción o indemnización a la que los damnificados tuvieran derecho como consecuencia del siniestro del *Prestige* contra el Estado español y el Fondo de 1992. La renuncia afectó aproximadamente a 13 700 personas, que representan un 75% del sector de la pesca afectado por el siniestro del *Prestige*. Varios reclamantes que han alcanzado acuerdos con el Gobierno español, conforme a los Reales Decretos-Ley, han retirado sus reclamaciones de los procesos judiciales. Se espera que más reclamantes retiren sus acciones judiciales por la misma razón.

El Gobierno español ha entablado acción judicial en el Juzgado de lo penal de Corcubión en nombre propio y de las autoridades regionales y locales, así como en nombre de otros 971 reclamantes o grupos de reclamantes. Varios

reclamantes también han entablado acciones judiciales y que el Juzgado estaba examinando si esos reclamantes tenían derecho a unirse a los procesos.

Francia

El Gobierno francés y otros 227 reclamantes han entablado acción judicial contra el propietario del buque, el London Club y el Fondo de 1992 en 16 juzgados de Francia, solicitando indemnización por un total aproximado de €131 millones (£88 millones), incluidos €67,7 millones (£45 millones) reclamados por el Gobierno.

En marzo de 2003, dos sindicatos de ostricultores y una asociación entablaron una acción judicial, incluida en las acciones referidas anteriormente, contra el propietario del buque, el London Club, el propietario de la carga/fletador del buque, el Estado español, la American Bureau of Shipping (ABS), la sociedad de clasificación del *Prestige* y Bureau Veritas, la sociedad de clasificación que había certificado el *Prestige* antes de la ABS. En junio de 2006, el Fondo se unió al proceso como parte demandada.

Portugal

El Gobierno de Portugal entabló una acción judicial en el Tribunal Marítimo de Lisboa contra el propietario del buque, el London Club y el Fondo de 1992 solicitando indemnización por un total de €4,3 millones (£2,9 millones). Tras la liquidación de la reclamación referida anteriormente, el Estado portugués retiró su acción en diciembre de 2006.

Estados Unidos

El Estado español entabló acción judicial contra la ABS en el Tribunal federal de primera instancia de Nueva York solicitando indemnización por todos los daños causados por el siniestro, que en principio se estimaba excederían de US\$700 millones (£358 millones²⁰) y posteriormente excederían de US\$1 000 millones (£511 millones). El Estado español sostenía, entre otras cosas, que la ABS había sido negligente en la inspección del *Prestige* y no había detectado corrosión, deformación permanente, materiales defectuosos y fatiga en el buque, y había sido negligente al conceder la clasificación.

²⁰ La conversión US\$ se ha efectuado sobre la base del tipo de cambio al 29 de diciembre de 2006 (£1 = US\$1,9572).



Tras el siniestro del Prestige, las costas rocosas presentaron problemas de acceso para la retirada del petróleo

La ABS negó la alegación hecha por el Estado español y a su vez entabló acción judicial contra el Estado argumentando que, si el Estado había sufrido daños, ello fue causado en su totalidad o en parte por su propia negligencia. La ABS hizo una contrademanda y solicitó que se ordenara al Estado 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 nuevo examen por el Tribunal o venía para apelar.

En agosto de 2005, la ABS presentó al Tribunal de Nueva York la solicitud de una sentencia sumaria desechando la querrela del Estado español. La ABS argumentó que era un agente o empleado del propietario del buque y que, por lo tanto, de conformidad con el artículo III.4 a) del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 no se podría entablar contra ella ninguna reclamación por daños debidos a contaminación a menos que estos hayan sido originados por la acción u omisión personales de la ABS y que ésta haya actuado así con intención de causar esos daños, o bien temerariamente y a sabiendas de que

probablemente se originarían tales daños. La ABS además sostuvo que habida cuenta de que los Estados Unidos no era un Estado Contratante en el Convenio de Responsabilidad Civil y que los daños por contaminación se habían producido en España, los tribunales de los Estados Unidos no eran competentes para escuchar el caso. El Tribunal aún no ha adoptado una decisión sobre la solicitud.

En julio de 2006, el Tribunal de Nueva York confirmó su decisión sobre el derecho del Estado español a inmunidad soberana, pero dio venia a la ABS para volver a presentar su contrademanda fundada en motivos diferentes.

En julio de 2006, la ABS volvió a presentar su contrademanda, ideada para que estuviera supeditada a la excepción de inmunidad soberana en la medida en que no busque resarcimiento que exceda en valor o difiera en especie del procurado por España. La ABS solicitó ser resarcida por el Estado español en caso de que un tercero obtuviera una sentencia contra la ABS a consecuencia del siniestro. En septiembre de 2006, el Estado español solicitó que se desestimara la contrademanda de la ABS fundándose en la falta de jurisdicción del tribunal

en la cuestión. El Tribunal de Nueva York aun no ha tomado ninguna decisión al respecto.

Como parte del procedimiento de aportación de pruebas en la litigación de Nueva York, la ABS pidió que el Estado español presentase todos los documentos y material que forma parte del expediente del Juzgado de lo penal de Corcubión que investiga el siniestro del *Prestige* así como todos los documentos y material examinados por la Comisión Permanente de Siniestros Marítimos en España. El Estado español respondió afirmando que los documentos y material pedidos estaban protegidos contra su divulgación por privilegio en virtud del derecho procesal español. En agosto de 2005, tras tener en cuenta los diversos intereses en pugna involucrados, el juez que supervisaba la aportación de pruebas denegó la afirmación de privilegio del Estado español y ordenó que se presentasen los documentos. El Estado español apeló contra esta decisión.

En septiembre de 2005, el Estado español presentó una petición al Juzgado de lo penal de Corcubión sosteniendo que estos documentos y material estaban privilegiados en virtud del derecho procesal español y no se podían facilitar a la ABS. El Juzgado de lo penal decidió que estos documentos y material estaban privilegiados para las partes que se habían unido al proceso penal y que por lo tanto no se debían poner a disposición de la ABS.

En agosto de 2006, el Tribunal de Nueva York desestimó la apelación del Estado español. El Tribunal consideró que ambas partes en el proceso debieran tener acceso al mismo material y que el hecho de que el Estado español no pusiera los documentos y material solicitados a disposición de la ABS colocaría a ésta en una situación de desventaja injusta, en la medida en que afectaría al derecho de defensa de la ABS. En una decisión que no está sujeta a apelación, el Tribunal ordenó al Estado español que presentara los documentos y material antes del 30 de septiembre de 2006.

El Estado español revisó su postura y en agosto de 2006 presentó una solicitud al Juzgado de Corcubión para que le autorizase a divulgar a la ABS los documentos y material arriba referidos. El Estado español argumentó que las decisiones del Tribunal de Nueva York y del Juzgado de Corcubión colocaban al Estado español en una

situación difícil, en el sentido de que un Tribunal de Nueva York había ordenado al Estado a hacer algo, a saber, divulgar todos los documentos del expediente del Juzgado de Corcubión, y que el Juzgado de Corcubión había ordenado al Estado hacer lo contrario, a saber, no divulgar esos documentos. El Estado español mencionó que se había concertado un acuerdo de confidencialidad entre el Estado y la ABS respecto a cualesquiera documentos y material divulgados. El Estado español argumentó además que, si los documentos y materiales solicitados no se pusieran a disposición, ello perjudicaría a la posición del Estado español ante el Tribunal de Nueva York. En septiembre de 2006, el Juzgado de Corcubión autorizó la divulgación al Tribunal de Nueva York de toda la documentación pertinente a la causa del siniestro del *Prestige*.

En junio de 2006, el Estado español solicitó que el Tribunal de Nueva York ordenase a la ABS presentar los registros financieros. El Estado español argumentó que los registros financieros demostrarían que la ABS había desviado ingresos y recursos, y que, a consecuencia de ello, la ABS no había abordado adecuadamente las deficiencias de la capacitación y dotación de inspectores. La ABS sostenía que los registros financieros no eran pertinentes en la fase de responsabilidad de la litigación.

El Tribunal de Nueva York denegó la solicitud del Estado español, manifestando que los registros financieros no eran pertinentes para la cuestión de si había o no deficiencias en el comportamiento de la ABS respecto al *Prestige*. El Estado español no apeló contra esta decisión.

En noviembre de 2006, el juez que supervisaba la aportación de pruebas resolvió sobre una moción de la ABS de obligar al Estado español a presentar todas las comunicaciones por correo electrónico del periodo del siniestro, del 12 al 20 de noviembre de 2002. El juez halló que el Estado no había conservado las comunicaciones por correo electrónico o no había realizado una búsqueda con diligencia cuando la ABS solicitó por primera vez que se presentaran aquellas comunicaciones. Resolviendo que tal vez sea inútil una búsqueda de las comunicaciones por correo electrónico en esta fecha tardía, el juez invitó a la ABS a formular una solicitud de la reparación, recurso o sanción que juzgue apropiadas. El Estado español ha solicitado que el juez vuelva a considerar su decisión.

Habida cuenta de la invitación del juez, la ABS interpuso una moción procurando sanciones por la falta de presentación de las comunicaciones por correo electrónico por parte del Estado español. La ABS solicitó que se desestimara la acción judicial, o que se desecharan ciertas partes de la misma, o bien una resolución en el sentido de que en el proceso se extrajese una inferencia desfavorable contra el Estado por no haber presentado los correos electrónicos. La ABS solicitó, en todo caso, la recuperación de sus costas y honorarios asociados a la disputa sobre la presentación de los correos electrónicos. No se ha adoptado aún ninguna decisión sobre la solicitud de la ABS.

Acción de recurso del Fondo de 1992 contra la ABS

En octubre de 2004, el Comité Ejecutivo estudió si el Fondo de 1992 debería interponer acción de recurso contra la American Bureau of Shipping (ABS). Sobre las consideraciones del Comité Ejecutivo, se hace referencia al Informe Anual de 2004, páginas 102 a 104.

El Comité Ejecutivo decidió que el Fondo de 1992 no incoase una acción de recurso contra la ABS en los Estados Unidos. Decidió además que se aplazara toda decisión sobre una acción de recurso contra la ABS en España hasta que se revelasen más pormenores sobre la causa del siniestro del *Prestige*. Se encargó al Director que siguiera la litigación en curso en los Estados Unidos, supervisara las investigaciones en curso sobre la causa del siniestro y adoptara las medidas necesarias para proteger los intereses del Fondo de 1992 en cualquier jurisdicción pertinente. El Comité señaló que esta decisión no prejuzgaba la postura del Fondo con respecto a las acciones judiciales incoadas contra otras partes.

15.8 N°7 KWANG MIN

(República de Corea, 24 de noviembre de 2005)

El siniestro

El buque tanque coreano *N°7 Kwang Min* (161 AB) abordó al pesquero *Chil Yang N°1* (139 AB) en el puerto de Busan, República de Corea. Se derramó en el mar un total de 37 toneladas de fueloil pesado procedente de un tanque de carga averiado. El resto de los hidrocarburos a bordo del *N°7 Kwang Min* se

transfirieron a otros buques. El *N°7 Kwang Min* se llevó posteriormente a un astillero de Busan.

El Fondo de 1992 encomendó a un equipo de inspectores coreanos la vigilancia de las operaciones de limpieza y la investigación de las repercusiones potenciales de la contaminación en la pesca y maricultura.

Operaciones de limpieza

Los Guardacostas coreanos, la Korean Marine Pollution Response Corporation y siete contratistas privados de limpieza movilizaron sin demora 36 buques de lucha contra la contaminación. Se tendieron barreras de contención para proteger las instalaciones del puerto, tales como astilleros y mercados de pescado, así como los cascos de un cierto número de buques que estaban atracados en el puerto. A raíz de la rápida respuesta se evitaron mayores daños y perjuicios a la propiedad y consiguientes pérdidas económicas. La mayoría de los medios de limpieza del agua del mar se retiraron el 27 de noviembre de 2005.

El resto de los hidrocarburos derramados, junto con considerables cantidades de desechos bañados en hidrocarburo, quedaron encallados en las costas occidentales y meridionales de la isla de Yeongdo. El propietario del buque designó a cuatro contratistas privados para que acometieran las operaciones de limpieza de las costas, fundamentalmente con medios y métodos manuales para extraer la mayor parte de los hidrocarburos, y quitar las manchas de hidrocarburos con lavado por chorros de agua a alta presión. Se completaron las operaciones de limpieza del litoral a comienzos de 2006.

Repercusiones del derrame

Los hidrocarburos a la deriva contaminaron los cascos de un cierto número de buques, incluidos los dedicados a las operaciones de limpieza. Algunas de las costas afectadas son zonas de pesca de aldeas, y las actividades de 81 buceadoras que se dedican a la recogida de especies de fauna y flora en zonas prelitorales tuvieron que interrumpirse.

Los hidrocarburos afectaron también a un cierto número de operaciones de cultivo de algas (*Undaria pinnatifida*) al pasar por las estructuras de sustentación, contaminando boyas y cables. No obstante, a consecuencia de la rápida limpieza o sustitución de los equipos contaminados por



Recogida manual de algas Undaria pinnatifida contaminadas tras el siniestro del No7 Kwang Min

hidrocarburos, los productos de algas marinas no sufrieron daños mayores.

Seis restaurantes de pescado y marisco notificaron la supuesta muerte de peces como consecuencia de la entrada de hidrocarburos por las tomas subsuperficiales de agua del mar con que se abastecen los acuarios en los que se les mantenía.

Aplicabilidad del Convenio del Fondo de 1992

La cuantía de limitación aplicable al *N°7 Kwang Min* en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 es 4,51 millones de DEG (£3,5 millones).

En diciembre de 2005, el Ministerio de Asuntos Marítimos y Pesquerías de Corea informó al Fondo de 1992 que el propietario del *N°7 Kwang Min* no estaba asegurado contra responsabilidad por contaminación y contaba con activos financieros insuficientes para cubrir las reclamaciones de indemnización de daños debidos a la contaminación derivados del siniestro.

En su sesión de febrero de 2006, el Comité Ejecutivo refrendó la postura adoptada por el Director respecto a su autoridad para liquidar

reclamaciones, de conformidad con el Reglamento interior y le autorizó asimismo a liquidar definitivamente todas las demás reclamaciones resultantes del siniestro.

Reclamaciones de indemnización

Se han liquidado doce reclamaciones por un total de Won 2 700 millones (£1,5 millones) respecto de los costes de limpieza y de las medidas preventivas en un total de Won 1 900 millones (£1,1 millones). Se rechazó una reclamación.

Los propietarios de seis restaurantes de pescado y mariscos vivos situados en la zona contaminada presentaron reclamaciones por la supuesta muerte de peces como consecuencia de la entrada de hidrocarburos en sus acuarios por las tomas de agua del mar sumergidas, por las pérdidas de ingresos que se derivaron de la cancelación de reservas, y por otros daños sin especificar. Las reclamaciones, que ascendían a un total de Won 163 millones (£90 000), se liquidaron en Won 3,1 millones (£1 860).

Las reclamaciones de 81 buceadoras por un total de Won 154 millones (£90 000), por pérdida de ingresos debido a la interrupción de sus actividades de recogida y venta de marisco, se han

liquidado en Won 36 millones (£20 000).

Otras reclamaciones de pesca, por un total de Won 93 millones (£51 000), presentadas por diez propietarios de pesqueros, se han liquidado en Won 51 millones (£28 000).

Las reclamaciones de nueve maricultores de algas (*Undaria pinnatifida*) de un total de Won 371 millones (£204 000), por daños materiales e interrupción de la producción, se han determinado en Won 42 millones (£23 000). Se rechazó una reclamación. Seis de los demandantes han liquidado sus reclamaciones en un total de Won 22 millones (£12 000). Dos demandantes, que en un principio habían estado de acuerdo con la suma determinada, posteriormente se negaron a aceptar la liquidación propuesta e incoaron procesos judiciales contra los propietarios de los dos buques que intervinieron en el siniestro.

Acciones judiciales

La investigación sobre la causa del siniestro, por parte del Tribunal de Seguridad Marítima de Busan, concluyó que la proporción de responsabilidad entre el propietario del N°7 *Kwang Min* y el propietario del pesquero *Chil Yang N°1* era 40:60.

Tras investigaciones sobre la solvencia del propietario del buque pesquero *Chil Yang N°1*, ha salido a la luz que es propietario de un edificio, de valor desconocido, pero que se estima es superior a la cuantía de limitación aplicable al buque conforme al Código de Comercio coreano, es decir, 83 000 DEG (£64 000).

Como se indicó anteriormente, dos maricultores de algas han incoado procesos judiciales contra los propietarios de los dos buques que intervinieron en el siniestro.

El Fondo ha intervenido en estas acciones judiciales a fin de recobrar, en la medida de lo posible, las sumas pagadas en concepto de indemnización por este siniestro.

15.9 SOLAR 1

(Filipinas, 11 de agosto de 2006)

El siniestro

El petrolero *Solar 1* (998 AB), matriculado en Filipinas y cargado con 2 081 toneladas de fueloil

industrial, se hundió en un temporal en el Estrecho de Guimaras, a unas 10 millas marinas al sur de la Isla de Guimaras, República de Filipinas (véase el mapa).

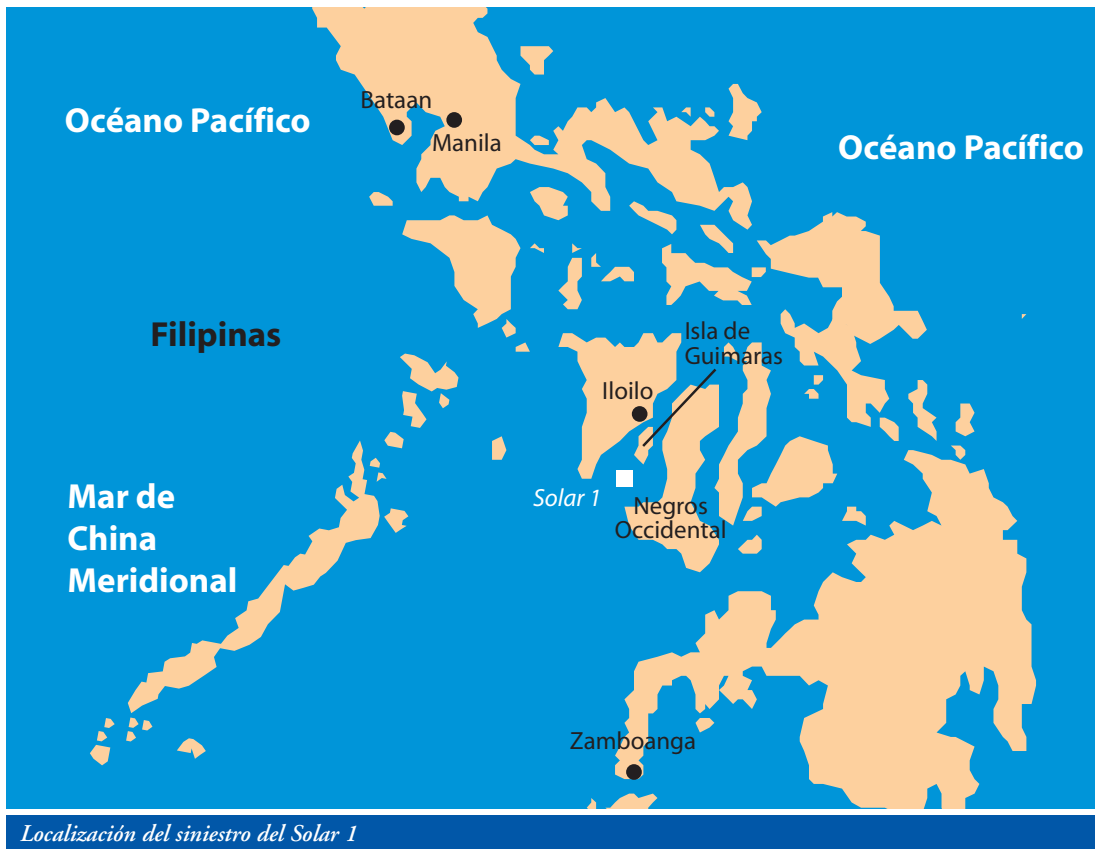
El buque, que había zarpado de Bataan (República de Filipinas) el 9 de agosto de 2006 con rumbo a Zamboanga (República de Filipinas), encontró mar gruesa el 10 de agosto y había empezado a aproarse. Buscó refugio al norte de la Isla de Guimaras, donde una inspección de la tripulación reveló daños en el castillo de proa, de los que resultó una vía de agua en la cámara de máquinas, la sala de equipo de carga, el pique de proa y la caja de cadenas. Una vez realizadas las reparaciones temporales y eliminada toda el agua de mar de los espacios inundados, se reanudó la travesía el mismo día. Durante la tarde del 11 de agosto, el buque encontró mar gruesa y se escoró 5° a estribor. La escora empeoró rápidamente, ocasionando que el buque zozobrase, y el capitán ordenó a la tripulación abandonar la nave. Dieciocho de los 20 tripulantes sobrevivieron al siniestro, pero dos se perdieron en el mar. Los supervivientes declararon haber visto la proa del buque sumergirse lentamente, y poco después sólo eran visibles la popa y la hélice, antes de desaparecer también.

Se derramó una cantidad desconocida pero sustancial de hidrocarburos del buque tras el hundimiento, y los restos del naufragio continuaron derramando petróleo, aunque en cantidades decrecientes. La Autoridad Nacional de Cartografía e Información de Recursos de Filipinas emprendió un reconocimiento batimétrico de la zona del hundimiento y localizó el buque a 630 metros de profundidad, casi inmediatamente debajo del punto donde el petróleo afloraba a la superficie.

El *Solar 1* tenía un seguro de responsabilidad por daños causados por contaminación con la Shipowners' Mutual Protection and Indemnity Association (Luxembourg) (Shipowners' Club).

El Shipowners' Club y el Fondo de 1992 solicitaron conjuntamente que se desplazara a Filipinas un experto de la International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF).

El Fondo de 1992 ha contratado a un abogado en Filipinas para que prestase asistencia en el tratamiento de las cuestiones jurídicas que se deriven del siniestro.



Impacto del derrame

Contaminación costera

El Estrecho de Guimaras consta de un grupo de islas cuya costa comprende playas arenosas, orillas rocosas, arrecifes de coral, lechos de zosteras y manglares. La costa sudoccidental de la Isla de Guimaras, la mayor del Estrecho, contiene una reserva marina nacional y un centro de investigación acuícola. En las aguas interiores de la Isla de Guimaras existe un importante caladero de pequeña escala, y un alto porcentaje de las comunidades costeras se dedican a la pesca de subsistencia. También está muy extendida la acuicultura costera y en tierra. La industria de turismo es modesta en la isla.

Los hidrocarburos se encallaron en las costas meridional y sudoccidental de la Isla de Guimaras y en una serie de islotes frente a la costa sudoriental. Estas costas están dominadas por manglares, que son particularmente vulnerables a los efectos de sofocación del petróleo. Cantidades menores de hidrocarburos encallaron también en las costas oriental y nororiental de Panay en las

inmediaciones de Iloilo y al norte de la Bahía de Ajuy y las Islas Conception.

Unos 124 kilómetros de litoral y alrededor de 500 hectáreas de manglares resultaron contaminados en diversos grados. El Departamento del Medio Ambiente y Recursos Naturales e investigadores de la Universidad de Filipinas en Visayas emprendieron un estudio de los efectos a corto y largo plazo de los hidrocarburos en los mangles.

Pesquerías y maricultura

El derrame de hidrocarburos tuvo un impacto considerable en caladeros de pequeña escala en la Isla de Guimaras, que se dividen en dos amplias categorías: un caladero de pequeña escala donde se emplea una serie de artes de pesca y un caladero de nasa fija que emplea grandes estructuras sujetas al fondo marino para atrapar los peces en compartimentos donde se recogen. Unas 7 000 personas dedicadas a la pesca resultaron directamente afectadas por la contaminación, ya sea a consecuencia de la contaminación de sus

artes de pesca o de la presencia de hidrocarburos en sus caladeros. Otras 4 000 personas, que se dedicaban a la pesca en las partes de la isla no contaminadas, declararon que experimentaban dificultades en la venta de su captura debido a que, para la opinión pública, todo el pescado de la Isla de Guimaras podía estar maculado.

El derrame tuvo también un impacto en instalaciones de acuicultura, que consisten primordialmente en el cultivo de sabalote en estanques de agua salobre en tierra. Se deja entrar agua del mar en los estanques a través de compuertas (tomas de agua). La Oficina de Pesquerías y Recursos Acuáticos de Filipinas notificó que aproximadamente 90 empresarios de estanques piscícolas fueron afectados en diversos grados. Algunos empresarios decidieron recoger pronto sus peces por temor de la contaminación, a consecuencia de lo cual los peces no alcanzaron su tamaño normal para el mercado. Hubo pocos informes sobre la mortandad de peces. No se produjo una fuerte contaminación generalizada de los estanques.

Se informó que importantes zonas de cultivo de algas, en las que éstas se sujetan a cuerdas suspendidas de postes sobre el lecho marino, fueron afectadas por los hidrocarburos. Las algas son susceptibles a deficiencias ambientales como salinidad reducida, calor y contaminación. Sin embargo, tal parece que los hidrocarburos del *Solar 1* han sido la causa de la mayor parte de los daños observados en los cultivos de la zona contaminada.

El Shipowners' Club y el Fondo de 1992 contrataron un experto en pesca y un experto en acuicultura con experiencia de trabajo en Filipinas, para que acudieran al lugar del siniestro a fin de efectuar una evaluación general de las pérdidas y asesorar a los demandantes sobre la presentación de reclamaciones.

Turismo

La Isla de Guimaras depende mucho de sus playas para atraer a los visitantes, ya que hay muy pocas atracciones turísticas alternativas. A consecuencia de ello, el derrame ha tenido un impacto importante en las empresas de turismo. La mayoría de los visitantes hacen excursiones de un día a la isla (76%) y el 24% restante son turistas que pernoctan en Guimaras. De los visitantes turistas, se estima en un 94% los nacionales (es

decir filipinos), y en un 6% los extranjeros, principalmente de Corea y Japón. La temporada alta de visitantes es de abril a junio, mientras que el resto del año el número de visitantes mensuales es relativamente constante.

El Shipowners' Club y el Fondo de 1992 contrataron expertos en turismo que han sido empleados por el Fondo en siniestros anteriores. Los expertos viajaron a la zona afectada y se entrevistaron con numerosos demandantes en potencia para conseguir entender mejor la índole de sus empresas y el impacto del derrame en sus operaciones y asesorarles sobre cómo presentar las reclamaciones de indemnización.

Existen aproximadamente 80 empresas de turismo en la Isla de Guimaras y los islotes que la rodean. Más de la mitad de ellas están en las playas o son centros denominados playas de veraneo en sentido lato. Aproximadamente 25 estaban localizadas en la parte contaminada de la isla. Sin embargo, como la isla es pequeña, aquellas que están fuera de la zona contaminada también se han visto afectadas por la disminución de visitantes. Es probable que hayan sido afectados asimismo restaurantes, minoristas y empresas de transporte, tales como las de embarcaciones de recreo.

Las playas de veraneo ofrecen alojamiento con dos o más habitaciones, que van desde las dotadas de aire acondicionado con instalaciones, habitaciones comunales sin instalaciones, hasta los espacios al aire libre con sombrillas. También proporcionan servicios de restauración y merienda utilizados por huéspedes de noche y excursionistas de día. La mayoría de estos negocios son empresas pequeñas, de propiedad privada y con niveles de ingresos relativamente bajos, y muchas experimentaban considerables dificultades. Existen unos cuantos lugares de vacaciones localizados en los islotes frente a la Isla de Guimaras, que generalmente ofrecen instalaciones de mejor categoría, atienden a un porcentaje más alto de mercados extranjeros y tienen un perfil operativo totalmente diferente de los localizados en Guimaras.

Talleres del Fondo

El Director Adjunto/Asesor Técnico de los Fondos y uno de los Responsables de Reclamaciones, junto con un representante del Shipowners' Club, visitaron Filipinas en septiembre y octubre de 2006

para realizar una serie de talleres de reclamaciones con representantes del Gobierno central, los gobiernos provinciales y los demandantes. Las reuniones fueron organizadas por representantes de la Petron Corporation, fletadora del *Solar 1*, que acompañaron al Club y al Fondo durante toda su visita.

Operaciones de limpieza

El Servicio de Guardacostas de Filipinas, como principal organismo gubernamental para combatir los derrames en Filipinas, asumió el control general de las operaciones de limpieza. La intervención en el mar se centró en la aplicación de dispersantes químicos a los hidrocarburos recién derramados utilizando una avioneta y embarcaciones. Se realizaron intentos de proteger algunos parajes sensibles utilizando barreras flotantes comerciales y barreras caseras construidas de tela metálica y materiales autóctonos como hojas de banano y cortezas de coco.

La Petron Corporation asumió la responsabilidad de organizar y gestionar la limpieza del litoral, que fue llevada a cabo en gran medida por los residentes de las aldeas afectadas contratados por Petron con arreglo a un programa de 'dinero por trabajo'. Unos 1 500 residentes participaron en la limpieza costera en el apogeo de la intervención, y cuando se completaron las operaciones a principios de noviembre de 2006 se había gastado un total aproximado de 63 000 días-hombre.

La limpieza costera fue emprendida utilizando métodos predominantemente manuales y se centró primordialmente en las playas arenosas de la costa meridional de la Isla de Guimaras. Durante esta limpieza, se generaron alrededor de 2 100 toneladas de residuos oleosos, que fueron recogidos de diversos emplazamientos para su transporte a una fábrica de cemento, donde se utilizaron como combustible alternativo y materia prima en la producción de cemento.

Operación propuesta para retirar la carga restante del buque

Reconocimiento submarino del buque

Poco después del siniestro, el Shipowners' Club contrató una compañía de salvamento japonesa para emprender un reconocimiento submarino del buque utilizando un vehículo teleaccionado (ROV). El objetivo del reconocimiento era buscar el buque para confirmar su localización,

profundidad y orientación y evaluar el riesgo de una nueva contaminación. El Shipowners' Club y el Fondo de 1992 designaron conjuntamente a un experto en siniestros marítimos y salvamento para que se personara en el lugar y supervisara el reconocimiento submarino, y para que interpretase los resultados del reconocimiento.

El buque fue hallado adrizado en una pendiente de 6° del lecho marino y con un asiento apopante de unos 10°. Se había acumulado un sedimento considerable de 6,5 metros en el extremo popel pero ninguno en el extremo de proa. Se halló una perforación triangular con dimensiones aproximadas de 28 centímetros de base y 15 centímetros de altura en el costado popel de babor del mamparo entre el tanque de lastre No.1 y la caja de cadenas del ancla de babor. Tanto las planchas del forro exterior de babor como de estribor daban indicios de aplastamiento cerca del fondo del buque pero no había signos visibles de grietas. No había indicios evidentes de hendiduras, pliegues o grietas en la cubierta principal. Se halló que todas las tapas de las escotillas de los tanques de carga estaban cerradas, a excepción de la No. 4 de babor, cuya tapa estaba parcialmente abierta. No se veía que emanara petróleo de este tanque, lo que indicaba que faltaba todo el contenido. Se halló que había fugas de petróleo de diversos grados de las tuberías y respiraderos, y de la tapa del tanque de carga No. 2 de babor. Sin embargo, al cerrar varias válvulas de ventilación con el ROV, el total de las fugas se redujo aproximadamente a 20 litros por hora.

Riesgo de contaminación futura presentado por el buque

El Shipowners' Club y el Fondo de 1992 pidieron que el experto en siniestros marítimos y el experto en salvamento, junto con los expertos de la ITOPE, evaluaran el riesgo de contaminación presentado por los restos del naufragio del *Solar 1* y determinaran si una operación para retirar los hidrocarburos restantes estaba técnicamente justificada.

Los expertos observaron en su informe la falta aparente de daños en la cubierta principal y la parte superior del casco de los restos del naufragio, y la ausencia de manchas visibles de hidrocarburos o acopio de los mismos en torno a la estructura sugería que no había habido un derrame importante de hidrocarburos de los tanques de carga y que la mayor parte de los hidrocarburos podía estar todavía a bordo. Sin embargo, esto no



El siniestro del Solar 1 ocasionó la contaminación de petróleo en los manglares del Estrecho de Guimaras

era enteramente congruente con las observaciones de los hidrocarburos en el mar poco después del siniestro y el alcance de la contaminación de la orilla, que sugería que se había escapado al menos el 50% de la carga de 2 081 toneladas de hidrocarburos. Los expertos afirmaron que, sin saber las circunstancias en las cuales se había hundido el buque, era imposible evaluar qué tipo de daños estructurales ocultos habían ocurrido, y si ello podría haberse traducido en una pérdida de cantidades sustanciales de carga. Consideraron la posibilidad de cuantificar los hidrocarburos restantes en los restos del naufragio mediante una tecnología no intrusiva de bombardeo de neutrones, pero esa técnica habría requerido que se excavara el sedimento en torno al casco, con el riesgo consiguiente de perturbar el buque.

Sobre la base del reconocimiento submarino, los expertos consideraron que el buque parecía estar en una posición estable y que, en las condiciones prevalentes, era poco probable que se moviese. Observaron, sin embargo, que el buque estaba situado en una zona sísmicamente activa, que había experimentado dos importantes acontecimientos sísmicos en los últimos 50 años.

Los expertos opinaban que, aunque el resultado más probable de dejar los hidrocarburos en el

buque sería el derrame gradual de hidrocarburos durante muchos años a través de orificios y grietas a consecuencia de la corrosión, no podía descartarse un derrame importante debido a los efectos de una actividad sísmica intensa en la estructura o la estabilidad del buque. Los expertos tomaron nota de la sensibilidad de la Isla de Guimaras y su vulnerabilidad a la contaminación procedente del buque naufragado durante el monzón del sudoeste, como lo mostró el derrame de hidrocarburos a raíz del siniestro, que había tenido importantes repercusiones sobre los recursos económicos, aunque era demasiado pronto para decir cuáles habían sido las consecuencias ambientales.

Los expertos llegaron a la conclusión de que la operación para retirar la mayor carga restante posible del buque estaría justificada siempre y cuando su coste no fuese desproporcionado respecto a los riesgos de los daños debidos a la contaminación resultante de nuevos derrames de hidrocarburos.

Examen del Comité Ejecutivo del Fondo de 1992

En su sesión de octubre de 2006, el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 examinó la cuestión de si la operación para retirar los hidrocarburos restantes en los restos del naufragio estaba técnicamente justificada y si una reclamación por

el coste de dicha operación era admisible en principio.

En opinión del Director, no se podía descartar la probabilidad de que quedase a bordo una cantidad importante de hidrocarburos. El Shipowners' Club y el Fondo habían explorado la posibilidad de emprender un estudio para medir la cantidad de hidrocarburos que quedaba a bordo empleando tecnología no intrusiva, sin embargo, los estudios preliminares indicaban que el coste de dicho estudio sería de entre US\$3 y 4 millones (£1,5 a 2 millones). A fin de medir la cantidad de hidrocarburos en el buque, sería necesario excavar el sedimento en que yace la sección de popa, y ello podría desestabilizar la nave, con el riesgo consiguiente de un importante derrame de hidrocarburos. Por estos motivos, el Director opinaba que no se justificaría un estudio encaminado a cuantificar los hidrocarburos restantes a bordo.

Dadas las circunstancias, en particular la probabilidad de que quedase a bordo una cantidad importante de hidrocarburos y el hecho de que el buque estaba situado en una zona sísmicamente activa y en estrecha proximidad a recursos económicos y ambientales sensibles, el Director estaba de acuerdo con los expertos en que una operación para retirar la mayor carga restante posible siempre y cuando su coste no fuese desproporcionado respecto a los riesgos de daños debidos a la contaminación resultante de nuevos derrames de hidrocarburos, tal operación sería razonable y el coste de la operación tendría derecho a indemnización.

Los datos preliminares indicaban que los costes de las operaciones para cuantificar y retirar los hidrocarburos restantes serían entre US\$8 y 12 millones (£4 a 6 millones) dependiendo de la cantidad hallada a bordo. Con todo, basándose en las propuestas revisadas de la sola operación para retirar los hidrocarburos, el coste final sería de aproximadamente US\$8 millones (£4 millones) o probablemente menos.

Las primeras estimaciones sugerían que el nivel de las pérdidas ya sufridas a raíz de la contaminación del *Solar 1* fluctuaría entre US\$5 y 8 millones (entre £2,6 y 4 millones), que los daños por contaminación de los estanques de acuicultura no habían sido muy graves, ya que había daños previos causados por el paso de un tifón, que el

sinistro había ocurrido fuera de las temporadas altas del turismo y la pesca, y que un nuevo derrame sustancial de hidrocarburos tendría el potencial de causar al menos tantos daños debidos a la contaminación como los ya ocurridos.

Un gran número de delegaciones compartía la opinión del Director de que una reclamación por el coste de retirar los hidrocarburos del *Solar 1* era, en principio, admisible. Varias delegaciones destacaron la probabilidad de que quedase en el buque naufragado una cantidad importante de hidrocarburos, y en vista de la actividad sísmica en las inmediaciones de los restos del naufragio y su estrecha proximidad a recursos económicos y ambientales sensibles, los costes indicativos de retirar los hidrocarburos no eran desproporcionados respecto a los riesgos de los daños debidos a la contaminación resultante de nuevos derrames de hidrocarburos. El Comité Ejecutivo decidió que la reclamación por el coste de retirar los hidrocarburos del *Solar 1* era, en principio, admisible.

En noviembre de 2006, el Shipowners' Club firmó un contrato con la Saipem Sonsub, una compañía italiana especializada en proyectos de ingeniería submarina con vehículos teleaccionados, para retirar los hidrocarburos que quedan en los restos del naufragio del *Solar 1*. La operación debe empezar en marzo de 2007.

Los Convenios de 1992 y la aplicabilidad del STOPIA 2006

La República de Filipinas es parte en los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992.

La cuantía de limitación aplicable al *Solar 1* en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 es de 4,51 millones de DEG (£3,5 millones). Sin embargo, el propietario del *Solar 1* era parte en el Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos procedentes de pequeños petroleros, 2006 (STOPIA 2006) (véase la sección 10), con arreglo al cual la cuantía de limitación aplicable al petrolero en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil se incrementaba, voluntariamente, a 20 millones de DEG (£15,4 millones). El Fondo de 1992 continuaba siendo responsable de indemnizar a los demandantes si la cuantía total de las reclamaciones admisibles excedía de la cuantía de limitación

aplicable al *Solar 1* y en la medida en que la excediera en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil. El Fondo de 1992, que no es parte en el STOPIA, tiene derechos jurídicamente exigibles de resarcimiento por parte del propietario del buque de la diferencia entre la cuantía de limitación aplicable al petrolero en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y la cuantía total de las reclamaciones admisibles o 20 millones de DEG (£15,4 millones), si esta cifra es inferior.

El Fondo de 1992 y el Shipowners' Club llegaron a un acuerdo para que el Fondo asumiese responsabilidad por los pagos de indemnización una vez que el Club hubiese pagado indemnización hasta la cuantía de limitación aplicable al *Solar 1* en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992. El Fondo de 1992 procuraría entonces reembolsos periódicos del Club hasta el límite del STOPIA, pagos que efectuaría el Club dentro de las dos semanas siguientes a la facturación de parte del Fondo. Como resultado de este procedimiento, no sería necesario que el Fondo recaudase contribuciones, a menos que la cuantía total de las reclamaciones admisibles excediera del límite del STOPIA 2006 de 20 millones de DEG (£15,4 millones).

Preocupaciones expresadas por el Shipowners' Club

En octubre de 2006, el Shipowners' Club informó al Fondo de 1992 que basándose en sus investigaciones sobre el trasfondo del siniestro y en particular las cuestiones de causalidad, abrigaba serias preocupaciones sobre la explotación del buque por su propietario, lo que justificaría que el Club revocase la cobertura de seguro contra el propietario del buque. El Club informó además al Fondo que había decidido, no obstante, no evitar toda responsabilidad conforme al artículo VII, párrafo 8 del Convenio de Responsabilidad Civil, que dispone, entre otras cosas, que el asegurador podrá hacer valer como medio de defensa el que los daños ocasionados por contaminación resultaron de la conducta dolosa del propietario.

El Shipowners' Club informó al Director que tenía intención, sin embargo, de reservarse su derecho, conforme al artículo III, párrafo 3 del Convenio de Responsabilidad Civil, de oponerse a las reclamaciones de los demandantes, cuya negligencia podría haber causado o contribuido a los daños debidos a la contaminación, y que no

tenía intención de pagar reclamaciones de terceros si había pruebas de negligencia contribuyente.

Se tiene entendido que las reclamaciones de esos terceros sólo son probables respecto a las medidas preventivas.

Pero la postura del Fondo respecto de las reclamaciones por el coste de las medidas preventivas es diferente a la del propietario del buque sobre la base de la última frase del artículo 4, párrafo 3, del Convenio del Fondo de 1992, que dice 'No obstante, no habrá tal exoneración del Fondo respecto de las medidas preventivas'.

Conforme a dicho dispositivo, el Fondo de 1992 sería por tanto responsable de pagar las reclamaciones de terceros por costes razonables de medidas preventivas incluso cuando la negligencia de esas partes pueda haber causado o contribuido a los daños debidos a la contaminación. Si el Fondo pagase esas reclamaciones, no sería reembolsado por el Shipowners' Club, o al menos no de momento, conforme a las condiciones del STOPIA 2006.

En esta etapa, el Fondo de 1992 no está en situación de comentar las alegaciones del Shipowners' Club de negligencia contribuyente por parte de terceros y, en consecuencia, se ha reservado su postura al respecto. Sin embargo, piensa examinar todas las pruebas disponibles para determinar si hubo negligencia contribuyente por parte de cualquiera de los demandantes que tomaron medidas preventivas.

Reclamaciones de indemnización

Limpieza y medidas preventivas

Al 31 de diciembre de 2006, las reclamaciones de tres contratistas por un total de US\$6,5 millones (£3,3 millones) respecto a costes de limpieza en el mar se habían evaluado en un total de US\$3,9 millones (£2 millones) y se habían efectuado pagos provisionales por un total de US\$2,4 millones (£1,2 millones).

Una reclamación de la Petron Corporation de PHP 160 millones (£1,7 millones) por los costes de limpieza de la orilla se había evaluado provisionalmente en un total de PHP 105 millones (£1,1 millones), y el Fondo de 1992 había efectuado un pago provisional de



Tras el derrame del Solar 1 se desplegaron barreras flotantes para proteger las instalaciones de maricultura

PHP 60 millones (£625 000). Se tenía previsto efectuar otro pago provisional de PHP 45 millones (£470 000) a principios del nuevo año. El Shipowners' Club alegó que la negligencia de la Petron Corporation causó o contribuyó a los daños debidos a la contaminación y, en consecuencia, se rehusó a pagar indemnización conforme a lo dispuesto en el artículo III, párrafo 3 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992. El Fondo de 1992 ha convenido, por tanto, en pagar la reclamación de la Petron Corporation en espera del resultado de la investigación sobre la causa del siniestro, dado que esta reclamación se refiere a los costes de las medidas preventivas.

El Shipowners' Club pagó ¥45,1 millones (£195 000) por el coste del reconocimiento submarino de los restos del naufragio.

Pesca y maricultura

En octubre de 2006, el Shipowners' Club y el Fondo de 1992 recibieron 13 535 formularios de registro de reclamaciones cumplimentados por los pescadores que vivían en los cinco municipios de la Isla de Guimaras. Los demandantes habían indicado en el formulario respectivo el tipo de arte de pesca que empleaban, si eran o no

propietarios de una embarcación, y en caso afirmativo si eran propulsadas o no, información sobre el número de días que pescaban al mes, los tipos de pescado que solía pescarse en el momento del derrame de los hidrocarburos, y los precios típicos en el mercado.

Tras descartar 2 174 reclamaciones duplicadas, la información de cada uno de los 11 361 formularios de registro de reclamaciones restantes se introdujo en una base de datos de reclamaciones para cada uno de los municipios. Los datos fueron luego clasificados en una serie de diferentes categorías de pesca y se calcularon los ingresos medios diarios para cada categoría. Los ingresos diarios se compararon con los registros publicados y la información recogida por los expertos en pesca durante sus reconocimientos preliminares sobre el terreno. Se halló que los ingresos medios diarios calculados eran congruentes en general con los datos publicados, y por consiguiente fueron empleados para determinar las pérdidas individuales de los demandantes según el tipo de actividad de pesca a que se dedicaban. Se evaluaron las pérdidas de todos los demandantes sobre la base de 12 semanas de interrupción de la pesca normal, que correspondía al tiempo empleado para completar las operaciones de limpieza en la orilla.

El total de pérdidas de los 11 361 demandantes fue evaluado en PHP 120,3 millones (£1,3 millones). Más del 98% de los demandantes convinieron en que la transacción de sus reclamaciones se efectuara sobre la base de estas evaluaciones.

En vista del hecho de que los demandantes no estaban representados por ninguna asociación o cooperativa de pesca que pudiera actuar en su nombre, el Shipowners' Club y el Fondo de 1992 decidieron pagar individualmente a cada demandante. Los pagos comenzaron el 14 de diciembre de 2006, y llegado el 31 de diciembre un total de 3 530 demandantes en tres de los cinco municipios habían sido indemnizados por el Fondo de 1992. A los demás demandantes se les indemnizará a finales de enero de 2007.

En noviembre de 2006, el Shipowners' Club y el Fondo de 1992 recibieron 77 reclamaciones de cultivadores de algas marinas por supuestos daños a su cosecha causados por los hidrocarburos. Estas reclamaciones, que totalizan PHP 725 000 (£7 600) están siendo evaluadas.

En diciembre de 2006, el Shipowners' Club y el Fondo de 1992 recibieron 90 reclamaciones de empresarios de estanques piscícolas. La naturaleza de las pérdidas difiere entre los demandantes, alegando algunos que los hidrocarburos entraron en sus estanques a través de diques rotos o esclusas (compuertas) abiertas, que causaron la mortandad de los peces, reclamando otras pérdidas debido a su decisión de recoger pronto sus peces para evitar la contaminación, y otros reclamando pérdidas debido a una reducción de los precios del pescado. La cuantía total reclamada es PHP 316 millones (£3,3 millones). Se están evaluando estas reclamaciones.

Turismo

Al 31 de diciembre de 2006, el Shipowners' Club y el Fondo de 1992 habían recibido 62 reclamaciones del sector de turismo, principalmente de propietarios de pequeños centros de veraneo y empresas de embarcaciones turísticas. La cuantía total reclamada era PHP 108 millones (£1,1 millones). Veinticuatro reclamaciones se habían liquidado por un total de PHP 594 000 (£6 200). Una reclamación de PHP 100 millones (£1 millón) por la supuesta pérdida de inversión en una isla de veraneo en un periodo de 25 años fue

rechazada por motivo de que era inadmisibile en principio.

Es probable que muchos de los propietarios de centros de veraneo presenten reclamaciones por más pérdidas durante 2007.

Estudios posteriores al derrame y medidas de restauración

En noviembre de 2006, el Departamento del Medio Ambiente y Recursos Naturales presentó al Shipowners' Club y al Fondo de 1992 sus requisitos financieros propuestos para empezar un programa de observación ambiental posterior al derrame y la rehabilitación de los recursos naturales costeros. La propuesta, cuyos costes se habían situado en PHP 130 millones (£1,4 millones), se centraba en la restauración de los manglares afectados por los hidrocarburos, incluido el establecimiento de viveros de manglares para plantar arbolitos de mangle para su trasplante final en las zonas afectadas. La propuesta incluía también diversos estudios de observación de la calidad del aire, el agua y el suelo.

El Shipowners' Club y el Fondo informaron al Departamento del Medio Ambiente y Recursos Naturales que, si bien apoyaban en principio la propuesta de observar los efectos de los hidrocarburos en los manglares, era demasiado pronto para decidir sobre la necesidad de medidas de restauración o el establecimiento de viveros. No obstante, el Shipowners' Club y el Fondo aceptaron en principio la propuesta de recoger restos oleosos y no oleosos de los canales mareales de ocho manglares a fin de promover un mayor intercambio y lavado mareales, que ayudaría a rehabilitar los mangles que tuvieran deficiencias debido a la adherencia de los hidrocarburos a sus sistemas de raíces y sedimentos en torno. El Club y el Fondo señalaron que el Departamento del Medio Ambiente y Recursos Naturales tendría que facilitar la financiación inicial para estas medidas y una vez completados los trabajos, reclamar indemnización por los costes. También advirtieron al Departamento del Medio Ambiente y Recursos Naturales de que los estudios propuestos para medir la calidad del aire, el agua y el suelo no estaban, en su opinión, técnicamente justificados y que era poco probable que las reclamaciones por los costes de estos programas cumplieren los criterios de admisibilidad del Fondo.



Las operaciones de limpieza a raíz del siniestro del Shosei Maru incluyeron la aplicación de solventes químicos a las instalaciones portuarias contaminadas

15.10 SHOSEI MARU

(Japón, 28 de noviembre de 2006)

El siniestro

El buque tanque japonés *Shosei Maru* (153 AB) abordó al carguero coreano *Trust Busan* (4 690 AB) a dos kilómetros de puerto de Teshima, en el Mar Interior de Seto en Japón. Se derramaron en el mar unas 60 toneladas de fueloil pesado y combustible diesel procedentes de un tanque de carga averiado y del tanque de combustible del *Shosei Maru*. El resto de los hidrocarburos a bordo se transfirió a otro buque. El *Shosei Maru* fue posteriormente remolcado al puerto de Tonosho en Shodoshima.

El Fondo de 1992 y la aseguradora del *Shosei Maru*, la Japan Ship Owners' Mutual Protection and Indemnity Association (Japan P&I Club), designaron un equipo de inspectores para vigilar las operaciones de limpieza e investigar el impacto potencial de la contaminación en las pesquerías y maricultura.

Repercusiones del derrame

Se contaminaron en mayor o menor grado aproximadamente cinco kilómetros del litoral

compuesto de rocas, cantos rodados y guijarros, así como instalaciones portuarias. Los hidrocarburos a la deriva contaminaron los cascos de un cierto número de buques comerciales y de pesca, incluidos los dedicados a las operaciones de limpieza. Los hidrocarburos afectaron también a cierto número de explotaciones de cultivo de algas marinas al pasar por las estructuras de sustentación, contaminando boyas, cables, redes y las algas marinas que se criaban en las redes, que tuvieron que ser reemplazadas y destruidas.

Operaciones de limpieza

El propietario del *Shosei Maru* solicitó al Centro para la Prevención de Desastres Marítimos del Japón que organizase las operaciones de limpieza empleando a varios contratistas privados. También participaron en las operaciones la administración de la Prefectura de Kagawa así como varias autoridades municipales. Se desplegó un buque para aplicar dispersantes químicos en los hidrocarburos en el agua.

Se llevaron a cabo operaciones de limpieza en las costas de cuatro localidades en Shodoshima, Prefectura de Kagawa. El propietario del buque designó a contratistas privados para que



El siniestro del Shosei Maru ocasionó la contaminación de unos cinco kilómetros de costa rocosa

acometieran las operaciones de limpieza de las costas con métodos fundamentalmente manuales para que retiraran los hidrocarburos a granel y para que quitaran luego las manchas de petróleo con lavado por chorros de agua a alta presión. Se limpiaron varios embarcaderos, muelles y escolleras manchados de petróleo mediante mangueras con chorros de agua caliente a alta presión, empleando solventes químicos. Las operaciones de limpieza continuarán hasta 2007.

Reclamaciones de indemnización

Las operaciones de limpieza y las medidas preventivas darán como resultado reclamaciones del Gobierno japonés, autoridades regionales y locales, por los costes de limpieza de los cascos de los buques comerciales y de pesca amarrados en los puertos de Tonosho y Kose. Se esperan además reclamaciones por la reposición de las redes en que

se criaban las algas marinas afectadas por el petróleo y la pérdida de ingresos debido a los daños a las algas marinas contaminadas. Las reclamaciones han sido estimadas provisionalmente por los inspectores del Fondo y del Club en un total aproximado de ¥1 142 millones (£4,9 millones).

La cuantía de limitación aplicable al *Shosei Maru* en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 es de 4,51 millones de DEG (£3,5 millones). El buque no está inscrito en el acuerdo STOPIA.

La cuantía total de las reclamaciones admisibles puede exceder de la cuantía de limitación aplicable al *Shosei Maru* en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992. Es posible por tanto que el Fondo de 1992 tenga que pagar indemnización respecto de este siniestro.

ANEXOS

ANEXO I

ESTRUCTURA DE LOS FIDAC

ÓRGANOS RECTORES DEL FONDO DE 1992

ASAMBLEA

Integrada por todos los Estados Miembros

10ª y 11ª sesiones extraordinarias y 11ª sesión

Presidente: Sr. Jerry Rysanek (Canadá)
 Vicepresidente: Profesor Seiichi Ochiai (Japón)
 Sr. Edward K. Tawiah (Ghana)

COMITÉ EJECUTIVO

32ª a 34ª sesiones

Presidente: Capitán Carlos Ormaechea (Uruguay)
 Vicepresidente: Contraalmirante Giancarlo Olimbo (Italia)

Argelia	Federación de Rusia	República de Corea
Camerún	Finlandia	Singapur
Canadá	Francia	Turquía
China (Región Administrativa Especial de Hong Kong)	Italia	Uruguay
España	Portugal	
	Reino Unido	

35ª sesión

Presidente: Sr. John Gillies (Australia)
 Vicepresidente: Sr. Léonce Michel Ogandaga Agondjo (Gabón)

Alemania	Dinamarca	Lituania
Australia	España	Malasia
Bahamas	Francia	Países Bajos
Camerún	Gabón	Singapur
Canadá	Japón	Turquía

CONSEJO ADMINISTRATIVO DEL FONDO DE 1971

Integrado por todos los Estados que en algún momento han sido Miembros del Fondo de 1971

18ª a 20ª sesiones

Presidenta: Sra. Teresa Martins de Oliveira (Portugal)
Vicepresidente: Sr. John Gillies (Australia)

ASAMBLEA DEL FONDO COMPLEMENTARIO

2ª y 3ª sesiones extraordinarias

Presidente: Capitán Esteban Pacha (España)
Primer Vicepresidente: Sr. Nobuhiro Tsuyuki (Japón)
Segunda Vicepresidenta: Sra. Birgit Sølling Olsen (Dinamarca)

2ª sesión

Presidente: Capitán Esteban Pacha (España)

SECRETARÍA CONJUNTA

Funcionarios

Director:	Sr. Måns Jacobsson (hasta el 31 de octubre de 2006) Sr. Willem Oosterveen (desde el 1 de noviembre de 2006)
Director Adjunto/Asesor Técnico:	Sr. Joe Nichols
Asesor Jurídico:	Sr. Masamichi Hasebe (hasta el 30 de junio de 2006) Sr. Nobuhiro Tsuyuki (desde el 16 de octubre de 2006)
Ayudante Personal del Director:	Sra. Jill Martinez
Ayudante del Director Adjunto/del Asesor Técnico y del Asesor Jurídico:	Sra. Astrid Richardson
Jefe, Departamento de Reclamaciones:	Sr. José Maura
Responsable de Reclamaciones:	Capitán Patrick Joseph
Responsable de Reclamaciones:	Sra. Chiara Della Mea
Administradora de Reclamaciones:	Sra. Chrystelle Clément
Administradora de Reclamaciones:	Sra. Ana Cuesta
Ayudante de Reclamaciones:	Sra. Kirsty Manahan
Jefe, Departamento de Finanzas y Administración:	Sr. Ranjit Pillai
Responsable de Informática:	Sr. Robert Owen
Responsable de Finanzas:	Sra. Latha Srinivasan
Responsable de Recursos Humanos:	Sra. Rachel Dockerill
Responsable de la Oficina:	Sr. Modesto Zotti
Administrador de Informática:	Sr. Johann Spies
Auxiliar de Finanzas:	Sra. Elisabeth Galobardes

Auxiliar de Finanzas:	Sra. Patricia Morgan
Auxiliar de Oficina:	Sr. Laurent Tresse
Auxiliar de Oficina:	Sr. Paul Davis (temporero)
Recepcionista/Asistente de Viajes:	Sra. Alexandra Hardman

Jefa, Departamento de Relaciones Exteriores y de Conferencias:	Sra. Catherine Grey
Oficial de Información:	Sra. Stephanie Mulot
Administradora de Traducción (español):	Sra. Natalia Ormrod
Administradora de Traducción (francés):	Sra. Françoise Ploux
Administradora de Traducción (francés):	Sra. Aurélie Chollat
Administradora de Conferencias:	Sra. Victoria Turner
Administradora de Conferencias:	Sra. Christine Geffert (temporera)
Administrador de Publicaciones:	Sr. Jonathan North

AUDITORES DEL FONDO DE 1971, DEL FONDO DE 1992 Y DEL FONDO COMPLEMENTARIO

Sir John Bourn
Interventor y Auditor General
Reino Unido

ÓRGANO DE AUDITORÍA CONJUNTA

Sr. Charles Coppolani (Francia) (Presidente)
Sr. Maurice Jaques (Canadá)
Sr. Mendim Me Nko'o (Camerún)
Dr. Reinhard Renger (Alemania)
Sr. Wayne Stuart (Australia)
Profesor Hisashi Tanikawa (Japón)
Sr. Nigel Macdonald (Experto externo)

ÓRGANO ASESOR DE INVERSIONES CONJUNTO

Sr. David Jude
Sr. Brian Turner
Sr. Simon Whitney-Long

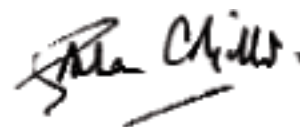
ANEXO II

NOTA SOBRE LOS ESTADOS FINANCIEROS PUBLICADOS DE LOS FIDAC EN 2005

Los estados financieros que figuran en los anexos V a VIII, XI a XIV y XVI 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, 1992 y el Fondo Complementario correspondiente al ejercicio económico que concluyó el 31 de diciembre de 2005, aprobados por el Consejo Administrativo del Fondo de 1971 en su 20ª sesión, por la Asamblea del Fondo de 1992 en su 11ª sesión y por la Asamblea del Fondo Complementario en su 2ª sesión.

DECLARACIÓN DEL AUDITOR EXTERNO

Los extractos de los estados financieros que figuran en los anexos V a VIII, XI a XIV y XVI concuerdan con los estados financieros revisados de los Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos de 1971, 1992 y el Fondo Complementario, correspondientes al ejercicio económico que concluyó el 31 de diciembre de 2005.



G. Miller
Director
por el Interventor y Auditor General
National Audit Office, Reino Unido
31 de enero de 2007

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 2005

CONTENIDO:

- SINOPSIS
- CONCLUSIONES DETALLADAS
 - Informe financiero
 - Estados financieros y contabilidad
 - Ingresos y gastos
 - Activo y pasivo
 - Cuestiones de gestión financiera
 - Controles internos
 - Cuentas de contribuyentes
 - Disolución del Fondo de 1971
- PROGRESO RESPECTO A LAS RECOMENDACIONES DEL EJERCICIO ANTERIOR
- AGRADECIMIENTO
- ANEXO I: ALCANCE Y ENFOQUE DE LA AUDITORÍA

SINOPSIS

Resultados generales de la auditoría

- 1 Hemos verificado los estados financieros del Fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos, 1971 de acuerdo con los Reglamentos financieros y de conformidad con las Normas Comunes de Auditoría del Grupo de Auditores Externos de las Naciones Unidas, los Organismos Especializados y el Organismo Internacional de Energía Atómica, y con las Normas Internacionales de Auditoría. He facilitado también un dictamen de auditoría e informe por separado, en relación con los estados financieros del Fondo internacional de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos, 1992 y del Fondo Complementario.
- 2 El examen de auditoría no reveló deficiencia o error alguno que considerásemos esencial para la exactitud, integridad y validez de los estados financieros en su conjunto, por lo que he pronunciado un dictamen de auditoría sin reservas sobre los estados financieros del Fondo correspondientes al ejercicio económico finalizado el 31 de diciembre de 2005.
- 3 Se resumen a continuación las observaciones y recomendaciones derivadas de la auditoría. En la sección del informe titulada Conclusiones detalladas del informe se facilita un análisis más detallado de las cuestiones clave.

Conclusiones y recomendaciones principales

Informe financiero

- 4 Las conclusiones detalladas de este informe proporcionan un comentario sobre la situación financiera del Fondo. Para el ejercicio económico finalizado el 31 de diciembre de 2005, el Fondo de 1971 comunicó un superávit de ingresos sobre gastos (excluyendo los reembolsos a los contribuyentes de los Fondos de Reclamaciones Importantes) de £669 740 comparado con £13 887 259 en 2004. Esta disminución fue debida a que no se recaudaron contribuciones en 2005.

El Fondo comunicó un déficit general de £8 978 843. Durante el periodo hubo una importante disminución de los gastos por reclamaciones y se efectuó un total de reembolsos de £9 648 583 a los contribuyentes respecto a los siniestros del *Aegean Sea*, *Keumdong N°5*, *Sea Empress* y *Nakhodka*.

- 5 En general hallamos que los controles financieros internos funcionaron con eficacia en cada una de las áreas de contabilidad que verificamos y, combinado con la seguridad obtenida de las pruebas de detalle, había suficientes pruebas fidedignas para apoyar nuestro dictamen de auditoría.
- 6 Nuestra labor sobre la cuenta de Contribuyentes destacó la necesidad de que el Fondo aumente sus esfuerzos por devolver a uno de sus contribuyentes un importante saldo de contribución de aproximadamente £1 000 000 (Fondos de 1992 y 1971 combinados). Los reembolsos debían pagarse en marzo de 2004 y marzo de 2005, basándose en decisiones tomadas por los órganos rectores en sus sesiones de octubre de 2003 y octubre de 2004 respectivamente, con respecto al cierre de determinados Fondos de Reclamaciones Importantes.
- 7 La constitución del Fondo Complementario en el ejercicio contable nos llevó a revisar los Estatutos y reglamentos en vigencia en los Fondos. Desde esta revisión recomendamos que el Director considerase la posibilidad de recobrar contribuciones pendientes, ya que las modificaciones al Reglamento financiero le otorgan ahora la facultad de renunciar a activos exigibles cuando ello vaya en interés del Fondo. Esto es particularmente pertinente para el Fondo de 1971 durante el proceso de liquidación.

Cuestiones de gestión financiera

- 8 Además de la labor necesaria para proporcionar seguridad en los estados financieros, revisamos las principales áreas de las operaciones de la Secretaría, y facilitamos orientación y apoyo a la Secretaría cuando fue preciso. En nuestro informe sobre el Fondo de 1992, revisamos e informamos sobre cuestiones relativas a:
 - La investigación de las alegaciones anónimas, en la que no hallamos pruebas de conducta indebida;
 - Los procedimientos de adquisiciones y la necesidad de documentarlos, para garantizar la consistencia y la continuidad comercial; y
 - La gestión de riesgos, en la que los Fondos han hecho un significativo progreso en identificar los riesgos a la actividad comercial.

CONCLUSIONES DETALLADAS DEL INFORME

Informe financiero

Estados financieros y contabilidad

- 9 El Fondo continuó proporcionando estados financieros oportunos y bien presentados, apoyados por registros contables bien mantenidos. En el transcurso de la auditoría, recomendamos mejorar el formato del balance del Fondo de 1971 para mejorar la claridad, y estos cambios han sido aplicados por la organización.

Ingresos y gastos

- 10 Durante el ejercicio económico de 2005, el Fondo de 1971 notificó un superávit operativo del Fondo General de £357 859, una ligera disminución en comparación con el superávit de £377 760 en 2004. Al tener en cuenta los respectivos superávit y déficit del Fondo General y de los Fondos de Reclamaciones Importantes, el Fondo de 1971 notificó un déficit general para el ejercicio de £8 978 843.

Ingresos de contribuciones

- 11 El Fondo de 1971 no recaudó contribuciones en 2005, pero los reembolsos a los contribuyentes ascendieron a un total de £9 648 583 en relación con los reembolsos de los Fondos de Reclamaciones Importantes del *Aegean Sea*, *Keumdong N°5*, *Sea Empress* y *Nakhodka*.

Ingresos varios

- 12 Los ingresos varios recibidos en 2005 ascendían a £1 231 605 (2004: £3 605 765). Esta reducción reflejaba los grandes reembolsos de 2004 y 2005 que redujeron el saldo efectivo disponible para las inversiones. Los ingresos de intereses procedentes de inversiones ascendían a £671 720. La otra fuente principal de ingresos para 2005 fue el cierre y transferencia de los saldos no reembolsados de los cuatro Fondos de Reclamaciones Importantes al Fondo General, lo que arrojó £553 479 de ingresos varios en el ejercicio.

Gastos de Secretaría

- 13 Los gastos de Secretaría ascendieron a £337 500, lo que representa una ligera reducción frente a la cifra de 2004 de £357 145. Este coste comprende principalmente los honorarios de gestión acordados, pagados al Fondo de 1992, de £325 000, que son aproximadamente el 10 por ciento de las obligaciones presupuestadas para los gastos comunes de administración de la Secretaría, en armonía con las decisiones del Consejo Administrativo del Fondo de 1971 y la Asamblea del Fondo de 1992.

Reclamaciones y gastos relativos a reclamaciones

- 14 Hubo una reducción significativa en la cuantía de indemnización pagada por el Fondo de 1971 en 2005. Sólo se pagaron £15 764, comparadas con £5 511 076 en 2004. Ello se debió a la reducción significativa en los pagos del *Nissos Amorgos*, que habían supuesto £4 716 093 de gastos de reclamaciones en 2004. Esta reducción es de esperar, puesto que el Fondo ya no está a disposición de nuevos siniestros y está en proceso de disolución.
- 15 Los gastos relativos a reclamaciones consistieron principalmente en honorarios técnicos y jurídicos, y ascendieron a £208 601 (£576 091 en 2004). La reducción de los gastos refleja una reducción del número de siniestros, a medida que se cierran los Fondos de Reclamaciones Importantes.

Activo y pasivo

- 16 El efectivo del Fondo de 1971 era £12 301 681 al 31 de diciembre de 2005, comparado con £22 350 629 del año anterior. Esta reducción reflejaba el reembolso de contribuciones efectuado en marzo de 2005.
- 17 El nivel de las contribuciones pendientes determinadas ha descendido de £374 738 en 2004 a £368 769 en 2005. Aunque las contribuciones pendientes seguían siendo bajas en términos de porcentaje, continuaríamos alentando a todos los Estados Miembros a asistir a los Fondos para obtener las sumas pendientes de los contribuyentes en sus Estados respectivos; y que el Fondo continúe procurando activamente el pago de los saldos pendientes.
- 18 El saldo en la cuenta de Contribuyentes permaneció relativamente constante en £2 024 968 (2004: £2 253 382). Este saldo se relaciona con las sumas que tiene el Fondo como saldos acreedores en espera de asignación a futuras recaudaciones o solicitudes de reembolso.

Pasivo contingente

- 19 El Apéndice III de los estados financieros presenta el pasivo contingente del Fondo de 1971, que se define en los principios contables como todas las reclamaciones conocidas o probables contra el Fondo de 1971, y los gastos relativos a reclamaciones estimados para el próximo ejercicio económico. Al 31 de diciembre de 2005, el pasivo contingente se estimó en £90 320 000.

- 20 Ese pasivo contingente deberá ser financiado mediante nuevas recaudaciones de contribuciones a los Fondos de Reclamaciones Importantes. Al 31 de diciembre de 2005, el Fondo de Reclamaciones Importantes del *Nissos Amorgos* tenía un saldo de £2 813 426 y el Fondo de Reclamaciones Importantes del *Pontoon 300* tenía un saldo de £2 592 385. Ambos saldos eran significativamente inferiores al pasivo contingente estimado. No se han establecido Fondos de Reclamaciones Importantes para los siniestros del *Alambra* o el *Iliad*, aunque ambos pueden exigir la recaudación de contribuciones adicionales si vence todo el pasivo contingente pertinente.

Cuestiones de gestión financiera

Controles internos

- 21 Como parte de nuestra auditoría, revisamos los controles internos del Fondo, que la administración estableció para asegurar la regularidad de las transacciones y facilitar la administración eficaz de los recursos. Hallamos que estos dispositivos eran satisfactorios en apoyo de nuestro dictamen de auditoría.

Cuenta de Contribuyentes

- 22 La cuenta de Contribuyentes en los libros del Fondo registra pagos en exceso y reembolsos de las recaudaciones adeudadas a los contribuyentes del Fondo, que devengan intereses al tipo base de interés interbancario de Londres. Como parte de nuestra comprobación de las contribuciones, identificamos que a un contribuyente se le adeudaban £487 209,13 del Fondo de 1971 (y £509 071,60 del Fondo de 1992). La documentación de los informes sobre hidrocarburos relativa al contribuyente confirmó que la factura acreedora de 2005 no se había enviado al contribuyente en noviembre de 2004 y aún estaba en el archivo.
- 23 Los Fondos experimentaron dificultad en devolver las contribuciones con intereses, ya que la compañía era una empresa mixta que había dejado de existir, y no estaba claro cuánto se había de pagar a cada empresa matriz. La Sección de Relaciones Exteriores de la Secretaría nos informó que las empresas matrices conocían el saldo pero no habían llamado la atención de los Fondos para resolver la cuestión. Aunque esta situación es compleja, suponemos que los Fondos tienen la responsabilidad de devolver este dinero a los contribuyentes.

Recomendación 1: Recomendamos que la Secretaría revise la situación en relación con estos saldos acreedores con vistas a adoptar las medidas apropiadas y resolver esta cuestión.

Disolución del Fondo de 1971

- 24 El Convenio del Fondo de 1971 dejó de estar en vigor el 24 de mayo de 2002. Aunque el Fondo de 1971 no tendrá que efectuar pagos de indemnización por nuevos siniestros, la liquidación y cierre final de los siniestros pendientes podría llevar muchos años. Creemos que aún es apropiado preparar los estados financieros del Fondo de 1971 sobre la base de empresa en marcha, como si continuara sus operaciones en un futuro previsible.
- 25 Nuestra reseña de los Estatutos y Reglamentos de los Fondos (que referimos en el Informe de Auditoría de 2005 del Fondo de 1992) destacó el hecho de que los cambios en el artículo 11.5 del Reglamento financiero dan al Director el derecho de renunciar a recobrar los fondos adeudados, cuando ello sea apropiado y en interés del Fondo. Ello es particularmente pertinente para el Fondo de 1971, a medida que la Secretaría continúa el proceso de liquidar dicho Fondo, y debería tenerse en cuenta al evaluar la posibilidad de recuperar antiguas contribuciones pendientes adeudadas al Fondo de 1971. La contabilización de las contribuciones por cobrar, cuando no hay perspectiva realista de recuperación, puede dar pie a un activo sobrevalorado.

Recomendación 2: Recomendamos que la Secretaría lleve a cabo una revisión de la posibilidad de recuperar todas las contribuciones pendientes al Fondo de 1971, para identificar las sumas por cobrar que probablemente no se recuperen. El Director debería entonces considerar si resulta apropiado pasar a pérdidas y ganancias para que los estados financieros continúen presentando fielmente la situación financiera.

Casos de fraude, presunto fraude o blanqueo de dinero

- 26 La Secretaría no nos informó de ningún caso de fraude, presunto fraude o blanqueo de dinero, ni fueron identificados en las partidas examinadas como parte de la auditoría. Hemos comentado en el informe del Auditor Externo al Fondo de 1992 el resultado de nuestra investigación de auditoría sobre las alegaciones anónimas de corrupción y soborno por parte de un alto funcionario de la Secretaría, de la que no se derivan cuestiones que señalar a la atención de los Miembros.

PROGRESO RESPECTO A LAS RECOMENDACIONES DE LA AUDITORÍA DEL EJERCICIO ANTERIOR

- 27 No se plantean cuestiones de nuestra auditoría de 2004 que fueran específicas al Fondo de 1971; y hemos comentado el progreso realizado en relación con recomendaciones anteriores en nuestro informe de auditoría sobre el Fondo de 1992. Los anteriores informes de auditoría externos se centran en cuestiones de gobernanza, y nos complace observar que en 2005 el Director promulgó una política de denuncia, y que a principios de 2006 introdujo un registro de intereses y recibo de donativos y atenciones sociales. También hemos observado progresos en la gestión del riesgo. La inclusión de la declaración de control interno del Director en los estados financieros de 2005, y la promulgación de un código de conducta en junio de 2006, demuestran también el compromiso del Fondo para seguir las recomendaciones del Auditor Externo.

AGRADECIMIENTO

- 28 Agradecemos la continua asistencia y cooperación prestadas por el Director y el personal de la Secretaría del Fondo de 1971 en el transcurso de nuestra auditoría.

Sir John Bourn
Interventor y Auditor General, Reino Unido
Auditor Externo
Junio de 2006

ANEXO I: ALCANCE Y ENFOQUE DE LA AUDITORÍA

Alcance y objetivos de la auditoría

Nuestra auditoría examinó los estados financieros del Fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos, 1971 (Fondo de 1971) correspondientes al ejercicio económico finalizado el 31 de diciembre de 2005, de conformidad con el artículo 13 del Reglamento financiero. El principal objetivo de la auditoría fue permitirnos formar una opinión en cuanto a si los estados financieros presentaban fielmente la situación financiera del Fondo, su superávit, los fondos y el flujo de efectivo del ejercicio económico finalizado el 31 de diciembre de 2005; y si habían sido correctamente preparados de acuerdo con el Reglamento financiero.

Normas de la auditoría

Nuestra auditoría se llevó a cabo de conformidad con las Normas Internacionales de Auditoría publicadas por el International Auditing and Assurance Standards Board. Estas normas nos exigen planificar y llevar a cabo la auditoría de manera tal que se obtenga una certeza razonable de que los estados financieros no contengan errores de fondo. La gestión fue responsable de preparar estos estados financieros, y el Auditor Externo es responsable de expresar una opinión sobre ellos, basada en pruebas obtenidas durante la auditoría.

Enfoque de la auditoría

Nuestra auditoría incluyó una revisión general de los sistemas de contabilidad, y las pruebas de los registros contables y los procedimientos de control interno que consideramos necesarios en las circunstancias. Los procedimientos de auditoría tienen como finalidad principal formar una opinión de los estados financieros del Fondo. En consecuencia, nuestro trabajo no implicó una revisión detallada de todos los aspectos de los sistemas financiero y presupuestario desde una perspectiva de gestión, y los resultados no deben considerarse como una exposición exhaustiva de todas las deficiencias que existen o todas las mejoras que se pudieran efectuar.

Nuestra auditoría incluyó también un trabajo enfocado en el que todas las áreas importantes de los estados financieros fueron objeto de pruebas sustantivas directas. Se realizó un examen final para garantizar que los estados financieros reflejaran con precisión los registros contables del Fondo; que las transacciones estaban conformes con los reglamentos financieros pertinentes y directrices de los órganos rectores; y que se presentaran fielmente las cuentas certificadas.

ANEXO IV

ESTADOS FINANCIEROS DEL FONDO INTERNACIONAL DE INDEMNIZACIÓN DE DAÑOS CAUSADOS POR LA CONTAMINACIÓN DE HIDROCARBUROS, 1971, CORRESPONDIENTES AL EJERCICIO QUE CONCLUYÓ EL 31 DE DICIEMBRE DE 2005 DICTAMEN DEL AUDITOR EXTERNO

A: la Asamblea del Fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos, 1971

He verificado los estados financieros adjuntos, que comprenden los Estados financieros I a VI, los Apéndices I a III y las Notas de apoyo del Fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos, 1971, correspondientes al ejercicio que concluyó el 31 de diciembre de 2005. 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 Internacionales de Auditoría (NIA) publicadas por el International Auditing and Assurance Standards Board (IAASB). 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 y es necesaria como lo considera el auditor en las circunstancias, las pruebas que justifican las cifras y la revelación 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. Creo que mi auditoría proporciona una base razonable para el dictamen de auditoría.

En mi opinión, los estados financieros presentan fielmente, en todos los puntos de vista esenciales, la situación financiera al 31 de diciembre de 2005 y los resultados de las operaciones y flujo de efectivo del ejercicio entonces finalizado; de conformidad con los principios contables establecidos del Fondo de 1971 que figuran en la Nota 1 de los estados financieros, que se aplicaron en forma coherente con los del ejercicio económico anterior.

Además, en mi opinión, las transacciones del Fondo de 1971 que fueron comprobadas como parte 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 2006

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 2005

	2005		2004	
	£	£	£	£
INGRESOS				
Contribuciones				
Ajuste de evaluaciones de ejercicios anteriores	-		758	
Total contribuciones		-		758
Varios				
Ingresos varios	2 789		39 513	
Transferencia del Fondo de Reclamaciones				
Importantes relativo al <i>Aegean Sea</i>	132 467		-	
Transferencia del FRI relativo al <i>Keumdong N°5</i>	169 762		-	
Transferencia del FRI relativo al <i>Sea Empress</i>	120 417		-	
Transferencia del FRI relativo al <i>Nakhodka</i>	130 833		-	
Transferencia del FRI relativo al <i>Sea Prince</i>	-		126 405	
Transferencia del FRI relativo al <i>Yeo Myung</i>	-		110 723	
Transferencia del FRI relativo al <i>Yuil N°1</i>	-		244 485	
Transferencia del FRI relativo al <i>Osung N°3</i>	-		147 449	
Intereses sobre préstamos al FRI relativo al <i>Vistabella</i>	-		2 192	
Intereses sobre préstamos al FRI relativo al <i>Pontoon 300</i>	-		3 031	
Intereses sobre préstamos al FRI relativo al <i>Nissos Amorgos</i>	-		2 317	
Intereses sobre contribuciones vencidas	2 023		50 882	
Intereses sobre inversiones	269 566		204 305	
Total varios		827 857		931 302
TOTAL INGRESOS		827 857		932 060
GASTOS				
Gastos de la Secretaría				
Obligaciones contraídas		337 500		357 145
Reclamaciones				
Indemnización		-		2 482
Gastos relativos a reclamaciones				
Honorarios	130 552		132 586	
Viajes	1 860		1 468	
Varios	86		81	
Recuperados del asegurador	-		(14 482)	
Total gastos relativos a reclamaciones		132 498		119 653
Transferencia al FRI relativo al <i>Braer</i>		-		75 020
TOTAL GASTOS		469 998		554 300
(Déficit)/Superávit de ingresos sobre gastos		357 859		377 760
Saldo pasado a cuenta nueva el 1 de enero		4 891 635		4 513 875
Saldo al 31 de diciembre		5 249 494		4 891 635

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 2005

	<i>Aegean Sea</i>		<i>Keumdong N°5</i>	
	2005 £	2004 £	2005 £	2004 £
INGRESOS				
Contribuciones				
Reembolso a contribuyentes	(799 990)	(17 581 431)	(8 099 958)	-
Total contribuciones	(799 990)	(17 581 431)	(8 099 958)	-
Varios				
Ingresos varios	-	3 175	-	-
Intereses sobre contribuciones vencidas	577	36 741	1 017	5 737
Intereses sobre inversiones	10 725	268 972	99 585	373 809
Intereses sobre depósito en Tribunal	-	-	-	64 283
Reembolso de depósito en Tribunal	-	-	-	795 020
Intereses sobre préstamos al FRI relativo al <i>Osung N°3</i>	-	7 524	-	-
Intereses sobre préstamos al FRI relativo al <i>Nissos Amorgos</i>	-	-	-	-
Total varios	11 302	316 412	100 602	1 238 849
TOTAL INGRESOS	(788 688)	(17 265 019)	(7 999 356)	1 238 849
GASTOS				
Indemnización/Compensación	-	-	-	84 778
Honorarios	-	7 128	-	76
Intereses sobre préstamos del Fondo General	-	-	-	-
Viajes	-	-	-	-
Varios	-	16	-	7
TOTAL GASTOS	-	7 144	-	84 861
(Déficit)/Superávit de ingresos sobre gastos	(788 688)	(17 272 163)	(7 999 356)	1 153 988
Ajuste cambiario	-	(39)	-	(57 701)
Saldo pasado a cuenta nueva el 1 de enero	921 155	18 193 357	8 169 118	7 072 831
Transferencia al Fondo General	(132 467)	-	(169 762)	-
Saldo al 31 de diciembre	-	921 155	-	8 169 118

<i>Sea Empress</i>		<i>Nakhodka</i>	
2005	2004	2005	2004
£	£	£	£
(348 576)	(18 327 566)	(400 059)	(14 699 973)
(348 576)	(18 327 566)	(400 059)	(14 699 973)
-	-	-	-
-	6 850	-	46 293
5 690	286 263	6 327	177 231
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	24 958
5 690	293 113	6 327	248 482
(342 886)	(18 034 453)	(393 732)	(14 451 491)

-	1 331	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	1 331	-	-
(342 886)	(18 035 784)	(393 732)	(14 451 491)
-	-	-	-
463 303	18 499 087	524 565	14 976 056
(120 417)	-	(130 833)	-
-	463 303	-	524 565

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 2005

	<i>Nissos Amorgos</i>		<i>Vistabella</i>	
	2005 £	2004 £	2005 £	2004 £
INGRESOS				
Contribuciones				
Contribuciones	-	11 499 980	-	600 033
Total contribuciones	-	11 499 980	-	600 033
Varios				
Intereses sobre contribuciones vencidas	-	1 114	-	-
Menos intereses sobre contribuciones vencidas renunciadas	-	-	-	-
Intereses sobre inversiones	143 795	205 345	3 324	2 438
Total varios	143 795	206 459	3 324	602 471
TOTAL INGRESOS	143 795	11 706 439	3 324	602 471
GASTOS				
Indemnización/Compensación	15 764	4 716 093	-	-
Honorarios	34 873	104 799	-	14 372
Intereses sobre préstamos del Fondo General	-	2 317	-	2 192
Intereses sobre préstamos del FRI relativo al <i>Nakhodka</i>	-	24 958	-	-
Viajes	-	16 511	-	-
Varios	48	287	-	-
TOTAL GASTOS	50 685	4 864 965	-	16 564
(Déficit)/Superávit de ingresos sobre gastos	93 110	6 841 474	3 324	585 907
Saldo pasado a cuenta nueva el 1 de enero	2 720 316	(4 121 158)	70 072	(515 835)
Saldo al 31 de diciembre	2 813 426	2 720 316	73 396	70 072

Pontoon 300

2005	2004
£	£
-	3 000 024
-	3 000 024
-	110
-	(2)
132 708	86 294
132 708	86 402
132 708	3 086 426
-	-
41 114	72 012
-	3 031
-	-
-	11 432
68	283
41 182	86 758
91 526	2 999 668
2 500 859	(498 809)
2 592 385	2 500 859

ANEXO VII

BALANCE GENERAL DEL FONDO DE 1971 AL 31 DE DICIEMBRE DE 2005

	Fondo General £	<i>Vistabella</i> £
ACTIVO		
Efectivo en caja y bancos	6 834 532	65 564
Contribuciones pendientes	356 926	7 832
Intereses sobre contribuciones vencidas pendientes	103 581	-
Impuesto recuperable	270	-
Varios por cobrar	-	-
ACTIVO TOTAL	7 295 309	73 396
PASIVO		
Obligaciones no liquidadas	12 500	-
Cuenta de contribuyentes	2 024 968	-
Suma adeudada al Fondo de 1992	8 347	-
TOTAL PASIVO	2 045 815	-
SALDOS DEL FONDO		
Capital de operaciones	5 000 000	-
Superávit/(Déficit)	249 494	73 396
FONDO GENERAL Y SALDOS DE LOS FONDOS DE RECLAMACIONES IMPORTANTES (FRI)	5 249 494	73 396
TOTAL PASIVO Y FONDO GENERAL, Y SALDOS DE LOS FRI	7 295 309	73 396

<i>Pontoon 300</i>	<i>Nissos Amorgos</i>	2005	2004
£	£	Total	Total
£	£	£	£
2 591 095	2 810 490	12 301 681	22 350 629
1 290	2 721	368 769	374 738
-	215	103 796	108 583
-	-	270	2 625
-	-	-	4 136
2 592 385	2 813 426	12 774 516	22 840 711
-	-	12 500	-
-	-	2 024 968	2 253 382
-	-	8 347	326 306
-	-	2 045 815	2 579 688
-	-	5 000 000	5 000 000
2 592 385	2 813 426	5 728 701	15 261 023
2 592 385	2 813 426	10 728 701	20 261 023
2 592 385	2 813 426	12 774 516	22 840 711

ANEXO VIII

ESTADO DEL FLUJO DE EFECTIVO DEL FONDO DE 1971 CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO ECONÓMICO DEL 1 DE ENERO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2005

	2005		2004	
	£	£	£	£
Efectivo al 1 de enero		22 350 629		75 867 272
ACTIVIDADES OPERATIVAS				
Déficit/Superávit operativo	(10 204 042)		(58 145 359)	
Aumento/(Disminución) en Deudores	17 247		454 238	
Aumento/(Disminución) en Acreedores	(630 650)		2 180 516	
Flujo de efectivo neto de actividades operativas		(10 817 445)		(55 510 605)
RENDIMIENTO SOBRE LAS INVERSIONES				
Intereses sobre inversiones	768 497		1 993 962	
Entrada de efectivo neto de los rendimientos sobre las inversiones		768 497		1 993 962
Efectivo al 31 de diciembre		12 301 681		22 350 629

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 2005

CONTENIDO:

- **SINOPSIS**
- **CONCLUSIONES DETALLADAS**
 - **Informe financiero**
 - Estados financieros y contabilidad
 - Ingresos y gastos
 - Activo y pasivo
 - **Cuestiones de gestión financiera**
 - Controles internos
 - Constitución del Fondo Complementario y enmiendas al Estatuto y reglamento
 - Instrumentos financieros
 - Investigación de alegaciones anónimas
 - Procedimientos de adquisición
 - Gestión del Riesgo
- **PROGRESO SOBRE LAS RECOMENDACIONES DE 2004**
- **AGRADECIMIENTO**
- **ANEXO I: ALCANCE Y ENFOQUE DE LA AUDITORÍA**

SINOPSIS

Resultados generales de la Auditoría

- 1 Hemos verificado los estados financieros del Fondo internacional de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos, 1992 de acuerdo con el Reglamento financiero y de conformidad con las normas comunes de auditoría del Grupo de Auditores externos de las Naciones Unidas, los Organismos Especializados y el Organismo Internacional de Energía Atómica y con las Normas internacionales de auditoría. He facilitado un dictamen de auditoría e informe por separado en relación con los estados financieros del Fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos, 1971 y del Fondo Complementario.
- 2 El examen de auditoría no reveló deficiencia o error alguno que considerásemos esencial para la exactitud, integridad y validez de los estados financieros en su conjunto, por lo que he pronunciado un dictamen de auditoría sin reservas sobre los estados financieros del Fondo correspondientes al ejercicio económico finalizado el 31 de diciembre de 2005.
- 3 Se resumen a continuación las observaciones y recomendaciones derivadas de la auditoría. En la sección del informe titulada Conclusiones detalladas del informe se facilita un análisis más detallado de las cuestiones clave.

Conclusiones y recomendaciones principales

Informe financiero

- 4 Las conclusiones detalladas de este informe proporcionan un comentario sobre la situación financiera del Fondo. Para el ejercicio económico finalizado el 31 de diciembre de 2005, el Fondo de 1992 comunicó un superávit de ingresos sobre gastos (excluyendo el Fondo de Previsión)

de £24 833 625, comparado con £32 043 517 en 2004. Durante el año hubo un aumento de los gastos por reclamaciones debido principalmente al aumento de los pagos respecto al siniestro del *Erika* y se efectuó un reembolso de £599 995 respecto al siniestro del *Nakhodka*.

- 5 En general, hallamos que los controles financieros internos funcionaron con eficacia en cada una de las áreas de contabilidad que verificamos, y combinado con la seguridad obtenida de las pruebas de detalle, había suficientes pruebas fidedignas para apoyar nuestro dictamen de auditoría.
- 6 Nuestra labor sobre la cuenta de contribuyentes destacó la necesidad de que el Fondo aumente sus esfuerzos por devolver a uno de sus contribuyentes un importante saldo de contribución de aproximadamente £1 000 000 respecto a los Fondos de 1992 y 1971 combinados. Los reembolsos debían pagarse en marzo de 2004 y marzo de 2005, basándose en decisiones tomadas por los órganos rectores en sus sesiones de octubre de 2003 y octubre de 2004 respectivamente, con respecto al cierre de determinados Fondos de Reclamaciones Importantes.
7. La constitución del Fondo Complementario en el ejercicio contable nos llevó a revisar los estatutos y reglamentos en vigencia en los Fondos. Desde esta revisión recomendamos que el Director considere la posibilidad de recobrar contribuciones pendientes, ya que las modificaciones al Reglamento financiero le otorgan ahora la facultad de renunciar a activos exigibles cuando ello vaya en interés del Fondo.
- 8 Examinamos la utilización en curso de los productos de inversión por el Fondo, tales como los depósitos en doble moneda y la participación a plazo. Discutimos con el Órgano Asesor de Inversiones lo apropiado de continuar utilizando la participación a plazo en su estrategia de inversión, ya que ello puede traducirse en un compromiso de adquirir moneda por encima del tipo de cambio vigente. Esto nos llevó a recomendar que se mejore la divulgación de la índole y rendimiento de esos productos, lo que se ha incluido en las Notas a los estados financieros.

Cuestiones de gestión financiera

- 9 Además de la labor necesaria para proporcionar seguridad en los estados financieros, revisamos las principales áreas de las operaciones de la Secretaría y facilitamos orientación y apoyo a la Secretaría cuando fue preciso.
- 10 En septiembre de 2005, se hicieron alegaciones anónimas que sugerían una relación comercial inapropiada entre un funcionario de alto rango de la Secretaría y un tercero externo. A petición del Director, investigamos las alegaciones, pasando revista a todas las transacciones pertinentes entre el Fondo y el tercero; la secuencia de acontecimientos; y las pruebas documentales pertinentes. No hallamos pruebas de conducta indebida o irregular en las cuentas de los FIDAC. Hemos hecho recomendaciones para mejorar los dispositivos de la Secretaría relativos a las transacciones comerciales en circunstancias que podrían presentar cuestiones de conflicto de intereses.
- 11 Como parte de nuestra auditoría, llevamos a cabo una revisión de la práctica de adquisiciones y hemos formulado recomendaciones para mejorar la transparencia en la selección de proveedores de servicios y garantizar la continuidad comercial.
- 12 Hemos observado el continuo progreso de la Secretaría en identificar los riesgos a la actividad comercial, y que todavía está previsto que esta operación concluya antes de la llegada del nuevo Director. Alentamos al Fondo a hacer uso de todo el registro de riesgos para identificar los riesgos clave para la actividad comercial cuando tanto el impacto como la probabilidad del riesgo sean elevados. Dichos riesgos deben ser activamente gestionados para mitigar su impacto, mientras que los riesgos menores deben ser periódicamente supervisados para actualizar el registro de riesgos.

CONCLUSIONES DETALLADAS DEL INFORME

Informe financiero

Estados financieros y contabilidad

13 El Fondo continuó proporcionando estados financieros oportunos y bien presentados, apoyados por registros contables bien mantenidos. En el transcurso de la auditoría identificamos varias áreas en las que se podría mejorar la divulgación y recomendamos los siguientes cambios que han sido aplicados por la Secretaría:

- Mejorar el formato del balance para mejorar la claridad.
- Mejorar la divulgación de los instrumentos financieros empleados, detallando la naturaleza, valor y rendimiento de tales instrumentos en el periodo.
- Divulgación del subsidio de alquiler en relación con el acuerdo de los Fondos con el Gobierno del Reino Unido.

Ingresos y gastos

14 Durante el ejercicio económico de 2005, el Fondo de 1992 notificó un superávit de explotación del Fondo General de £4 008 178, un ligero incremento sobre el superávit de £3 798 597 en 2004. Al tener en cuenta los respectivos superávit y déficit del Fondo General y de los Fondos de Reclamaciones Importantes (excluyendo el Fondo de Previsión), el Fondo de 1992 notificó un superávit general para el ejercicio de £24 833 625 (2004: £32 043 517).

Ingresos de contribuciones

15 El Fondo de 1992 recibió ingresos de contribuciones de £38 685 328 durante el periodo, a consecuencia de las recaudaciones pagaderas al Fondo General y al Fondo de Reclamaciones Importantes del *Prestige*. Se efectuó un reembolso a los contribuyentes de £599 995 en relación con el siniestro del *Nakhodka* durante 2005.

Ingresos varios

16 Los ingresos varios recibidos en 2005, incluidos los intereses relativos al Fondo de Previsión, ascendieron a £7 119 811 (£5 382 268 en 2004). Los intereses de las inversiones ascendieron a £6 402 250 del total de ingresos varios, lo que representa un incremento sobre el ejercicio anterior a consecuencia de las fechas de vencimiento de las inversiones, mayores tipos de interés y efectivo disponible para inversiones. El valor de los ingresos de intereses refleja la política contable de registrar los intereses sobre la base del efectivo recibido, más bien que del valor devengado.

Gastos de la Secretaría

17 Las obligaciones contraídas por el Fondo de 1992 para los gastos comunes de la Secretaría ascendieron a un total de £2 859 699 para los Capítulos I-VI, representando gastos inferiores a los previstos frente a las consignaciones presupuestarias aprobadas de £512 901. Estos gastos inferiores a los previstos se explican por los costes de personal inferiores (£319 455) y los gastos de información al público inferiores (£57 785) y equipo de oficina (£18 508).

18 Las obligaciones totales para el Fondo de 1992 fueron £2 847 199, representando un aumento de £237 586 o el 9,1 por ciento sobre las obligaciones del año anterior.

Reclamaciones y gastos relativos a reclamaciones

19 Hubo un incremento en el valor de los pagos de indemnización durante 2005, que ascendieron a un total de £12 644 168, comparados con £9 555 715 en 2004. Este incremento se atribuyó principalmente al aumento de los pagos de indemnización de £11 718 025 en relación con el siniestro del *Erika* (2004: £7 502 681). Hubo también una reducción significativa en el pago de las reclamaciones del Fondo General, cuyos pagos ascendieron a un total de £304 827.

- 20 Los gastos relativos a reclamaciones consistieron principalmente en honorarios técnicos y jurídicos, y ascendieron a £4 709 072 (£4 990 379 en 2004), reflejando el hecho de que la actividad relacionada con las reclamaciones en 2005 permaneció en términos generales similar para el siniestro del *Prestige* con un ligero descenso de la actividad para el siniestro del *Erika*.

Fondo de Previsión del personal

- 21 El saldo del Fondo de Previsión del Personal al final del ejercicio era de £2 382 373. Esto representa un aumento del 21,8 por ciento sobre el saldo al cierre en 2004. El aumento fue debido a una reducción de las retiradas de £288 079 en 2004 a £109 973 en 2005, que comprende préstamos de subsidio a la vivienda, por un total de £45 000 y retiradas al cese en el servicio de £64 973.
- 22 El Fondo de Previsión devengó £131 489 en intereses durante el año, lo que representa un rendimiento de inversión del 6,1 por ciento de los efectivos líquidos medios en cartera durante el año.

Activo y pasivo

- 23 El efectivo del Fondo de 1992 era £146 305 576 al 31 de diciembre de 2005. El nivel de las contribuciones pendientes determinadas ha descendido de £656 728 en 2004 a £376 482 al final de 2005, y consistía principalmente en sumas todavía pendientes respecto al Fondo de Reclamaciones Importantes del *Prestige*. Aunque las contribuciones pendientes seguían siendo bajas en términos de porcentaje, continuaríamos alentando a todos los Estados Miembros a asistir a los Fondos para obtener las sumas pendientes de los contribuyentes en sus Estados respectivos; y que el Fondo continúe procurando activamente el pago de los saldos pendientes. El saldo en la cuenta de Contribuyentes permaneció relativamente constante en £1 036 045 (2004: £1 077 283).

Pasivo contingente

- 24 El Apéndice III de los estados financieros presenta el pasivo contingente del Fondo de 1992, que se define en los principios contables como todas las reclamaciones conocidas o probables contra el Fondo de 1992 y los gastos relativos a reclamaciones estimados para el próximo ejercicio económico. Al 31 de diciembre de 2005, el pasivo contingente se estimó en £120 640 000.
- 25 Al 31 de diciembre de 2005, el Fondo de Reclamaciones Importantes del *Erika* tenía un saldo de £49 659 743 y el Fondo de Reclamaciones Importantes del *Prestige* tenía un saldo de £65 130 461; ambos eran superiores al pasivo contingente estimado relativo a estos siniestros al 31 de diciembre de 2005. El pasivo para los siniestros restantes, que ascendía a £7 340 000, está cubierto por el Fondo General.

Otras cuestiones financieras: fraude, presunto fraude o blanqueo de dinero

- 26 La Secretaría no nos informó de ningún caso de fraude, presunto fraude o blanqueo de dinero, ni se identificaron en las partidas examinadas como parte de la auditoría del ejercicio económico de 2005.

Cuestiones de gestión financiera

Controles internos

- 27 Como parte de nuestra auditoría, revisamos los controles internos del Fondo, que la administración estableció para asegurar la regularidad de las transacciones y facilitar la administración eficaz de los recursos. Hallamos que los controles en funcionamiento eran eficaces para apoyar nuestro dictamen de auditoría.

Revisión de Oficina de Reclamaciones

- 28 Como parte de nuestra comprobación de gastos, revisamos los gastos de la Oficina de Tramitación de Reclamaciones de Lorient. Nuestra comprobación reveló que la oficina, establecida en enero de 2000, no contaba con un contrato por escrito que estipulase las condiciones de contratación, si bien se había alcanzado un acuerdo verbal sobre las disposiciones contractuales.

- 29 La revisión de auditoría se hizo extensiva a las otras dos Oficinas de Reclamaciones de La Coruña y Burdeos. Estas oficinas fueron establecidas con un contrato por escrito. Aunque reconocemos que todas las oficinas de reclamaciones subsiguientes se han establecido con contratos y estructuras de precios en vigor, queda el riesgo de que la falta de un contrato por escrito y una clara estructura de precios con la Oficina de Tramitación de Reclamaciones de Lorient podría presentar problemas a la organización.
- 30 Sin embargo, nuestra revisión indicó que el actual nivel de los pagos y los costes de explotación son bajos para todas las oficinas. Combinado con otros controles confirmados en vigor – conciliación mensual bancaria por el personal en Londres; límites sobre signatarios de cheques con los bancos de las oficinas de reclamaciones; presupuestos trimestrales de costes de explotación; facturas de costes de explotación apoyadas por recibos – creemos que existe un nivel de seguro adecuado en relación con los controles sobre la regularidad de los gastos de las oficinas de reclamaciones.

Cuenta de Contribuyentes

- 31 La cuenta de Contribuyentes en los libros del Fondo registra pagos en exceso y reembolsos de las recaudaciones adeudadas a los contribuyentes del Fondo que devengan intereses al tipo base de interés interbancario de Londres. Como parte de la comprobación de las contribuciones, identificamos que a un contribuyente se le adeudaban £509 071,60 del Fondo de 1992 (y £487 209,13 del Fondo de 1971). La documentación de los informes sobre hidrocarburos relativa al contribuyente confirmó que la factura acreedora de 2005 no se había enviado al contribuyente en noviembre de 2004 y aún estaba en el archivo.
- 32 Los Fondos experimentaron dificultad en devolver las contribuciones con intereses, ya que la compañía era una empresa mixta que había dejado de existir, y no estaba claro cuánto se había de pagar a cada empresa matriz. La Sección de Relaciones Exteriores de la Secretaría nos informó que las empresas matrices conocían el saldo acreedor pero no habían llamado la atención de los Fondos para resolver la cuestión. Aunque esta situación es compleja, suponemos que los Fondos tienen la responsabilidad de devolver este dinero a los contribuyentes.

Recomendación 1: Recomendamos que la Secretaría revise la situación en relación con estos saldos acreedores con vistas a adoptar las medidas apropiadas y resolver esta cuestión.

Constitución del Fondo Complementario y enmiendas a estatutos y reglamentos

- 33 El Fondo Complementario del Fondo de 1992 fue constituido el 3 de marzo de 2005. La constitución de este Fondo requería promulgar nuevos estatutos y reglamentos y modificar los existentes que rigen los Fondos y la Secretaría. En el Informe del Auditor externo de 2004, habíamos informado sobre una revisión de los Reglamentos interior y financiero del Fondo de 1992. Para 2005 revisamos además la situación en relación con el nuevo Fondo Complementario. Esta labor incluyó una revisión de los Reglamentos interior y financiero, Reglamento interior de la Asamblea, Estatuto y Reglamento del personal, instrucciones y circulares administrativas, Acuerdos sobre la sede (Fondo de 1971 y Fondo de 1992) y las prácticas contables del Fondo Complementario.
- 34 Además de incluir las referencias pertinentes al Fondo Complementario, el Reglamento interior del Fondo de 1992 fue modificado para mejorar la capacidad del Director de seguir las contribuciones no pagadas y reflejar su autoridad para efectuar la liquidación final de las reclamaciones de particulares y pequeñas empresas hasta una cuantía global de 1 millón de Derechos Especiales de Giro. La diferencia clave en el Reglamento interior del Fondo Complementario adoptado en 2005 es la inclusión del artículo 8, que trata de la denegación de indemnización a las víctimas en un Estado dado debido a la falta de presentación de informes sobre hidrocarburos respecto de dicho Estado, como se prevé en el artículo 15.2 de su Protocolo.

- 35 Excepto las modificaciones editoriales para incluir referencias al Fondo Complementario, los cambios clave del Reglamento financiero del Fondo de 1992 y del Fondo de 1971 se refieren a los límites de las inversiones, basado en la asesoría del Órgano Asesor de Inversiones conjunto de los Fondos. Estos cambios dan una mayor flexibilidad de inversiones para el balance disminuido del Fondo de 1971 y elevan el límite de inversiones para una sola institución financiera de £15 millones a £25 millones cuando el activo combinado de los Fondos excede de £300 millones.
- 36 El artículo 11.5 del Reglamento financiero del Fondo de 1992 y del Fondo de 1971 permite ahora al Director renunciar al derecho de reembolso de los fondos adeudados, cuando ello sea apropiado y en interés de la organización. Se trata de un cambio importante en el Reglamento, que antes sólo preveía pagos a título graciable. La mayor autoridad del Director debería tenerse en cuenta al evaluar la posibilidad de recuperar antiguas contribuciones pendientes. Ello es particularmente pertinente para el Fondo de 1971 a medida que la Secretaría continúa el proceso de liquidación de dicho Fondo. El Reglamento financiero del Fondo Complementario es consistente con los Reglamentos financieros del Fondo de 1992 y del Fondo de 1971, y de conformidad con su propio protocolo.

Recomendación 2: Recomendamos que la Secretaría lleve a cabo una revisión de la posibilidad de recuperar todas las contribuciones pendientes al Fondo de 1992, para identificar las sumas por cobrar que probablemente no se recuperen. El Director debería entonces considerar si resulta apropiado pasar a pérdidas y ganancias para que los estados financieros continúen presentando fielmente la situación financiera.

- 37 El Reglamento del personal de la Secretaría fue actualizado en el periodo de auditoría para reflejar la existencia del Fondo Complementario. El Reglamento del personal fue actualizado para incorporar el Fondo Complementario, y las cifras de los sueldos, subsidios y primas de los funcionarios del Cuadro Orgánico y del Cuadro de Servicios Generales de la Organización Marítima Internacional (OMI), estipulados en el artículo 17 del Reglamento del Personal.
- 38 Las Instrucciones Administrativas fueron actualizadas en octubre de 2005 para reflejar los cambios de los reglamentos y las referencias al Fondo Complementario. Uno de los cambios de las Instrucciones Administrativas incluía el requisito de dos signatarios en todos los pagos, más bien que meramente los que excediesen de £10 000, de conformidad con el artículo enmendado del Reglamento financiero.
- 39 En el momento de ultimar este informe, se estaba examinando un proyecto de Acuerdo sobre la sede para el Fondo Complementario y las propuestas del texto revisado del Acuerdo sobre la sede para el Fondo de 1992, y se esperaba que estuvieran disponibles para su aprobación en las Asambleas de los Fondos en octubre de 2006.
- 40 Examinamos las prácticas contables y la presentación de los estados financieros del Fondo Complementario frente a los requisitos de las Normas de Contabilidad del Sistema de las Naciones Unidas, con resultados satisfactorios. No se ha preparado un estado de tesorería para el Fondo Complementario, ya que actualmente es financiado mediante préstamos del Fondo de 1992, de conformidad con las decisiones de las Asambleas del Fondo de 1992 y del Fondo Complementario.

Instrumentos financieros

- 41 El Fondo de 1992 continúa utilizando depósitos en doble moneda para incrementar el rendimiento de las inversiones, y utilizando opciones para el reembolso de las inversiones en euros o libras esterlinas. Informamos para 2004 que la Secretaría contaba con mecanismos adecuados para controlar eficazmente el rendimiento de estos productos; y recomendamos que los Fondos revelasen más información en los estados financieros en relación con estos depósitos. Como parte de nuestra auditoría de 2005, aconsejamos sobre el contenido de una nueva nota de los instrumentos financieros, la Nota 25 de los estados financieros. Los depósitos en doble moneda que vencen en 2005 proporcionaron £134 350 adicionales en ingresos de inversiones al compararlos con los depósitos a plazo comparables.

- 42 En 2005, el Fondo de 1992 utilizó por primera vez la participación a plazo como vehículo de inversión, a recomendación del Órgano Asesor de Inversiones. El 9 de mayo de 2005, el Fondo de 1992 concluyó una transacción de divisas con participación a plazo, que daba al Fondo la opción de adquirir 30 millones de euros por libras esterlinas el 10 de noviembre de 2005, a un tipo de cambio de £0,700 por cada euro, si a esa fecha el tipo de cambio superase el tipo convenido. La compra resultante de 15,3 millones de euros en aquella fecha habría supuesto un coste adicional hipotético para los Fondos de aproximadamente £367 000 al compararlo al tipo de cambio vigente. La Secretaría considera que la participación a plazo permitió al Fondo protegerse contra movimientos excesivos de las divisas y permitió la compra de euros durante el periodo a tipos de cambio inferiores a lo que habría sido el caso de otro modo.
- 43 Discutimos lo apropiado de utilizar esos instrumentos con el Órgano Asesor de Inversiones independiente y observamos que la justificación de su uso es protegerse contra el riesgo de las conversiones de divisas cuando los pagos deben efectuarse en una moneda extranjera. Estos instrumentos financieros contienen aspectos tanto de “protección” como de “apuesta” que aumentan el riesgo financiero para el Fondo durante una compra planeada de divisas; y la revelación de la naturaleza y el resultado de la participación a plazo se presenta en la Nota 25 de los estados financieros.

Investigación de alegaciones anónimas

- 44 El 22 de septiembre de 2005, el Director de los Fondos recibió la primera de dos comunicaciones anónimas que alegaban corrupción y soborno por parte de un funcionario de alto rango de la Secretaría, que antes había sido empleado por una firma de abogados que prestaba servicios a los Fondos, y que seguía teniendo conexiones familiares con dicha firma de abogados. Una segunda comunicación recibida el 3 de octubre de 2005 facilitaba información sobre un pago efectuado al empleado en 1996 por la firma en cuestión.
- 45 A petición del Director, investigamos las alegaciones de que un funcionario de alto rango de la Secretaría – antes empleado de la firma de abogados con la cual tenía conexiones familiares y con la que los FIDAC seguían haciendo transacciones – había recibido un pago a cambio de hacer transacciones de los Fondos con la firma. Hemos hecho un examen de auditoría detallado para comprobar las transacciones entre los Fondos y la firma de abogados, para cerciorarnos de que los pagos del Fondo habían sido correctos, autorizados y sujetos a examen por funcionarios de la Secretaría distintos del que era objeto de las alegaciones; para revisar la documentación y las declaraciones de las partes clave, a fin de averiguar si se podían comprobar las alegaciones; y para entrevistar a los funcionarios pertinentes de la Secretaría y a un miembro de alto rango de la firma de abogados a la que conciernen las alegaciones.
- 46 El supuesto pago inapropiado efectuado por la firma de abogados al funcionario de alto rango de la Secretaría fue identificado como un pago respecto a un trabajo realizado por la persona para la firma de abogados antes de pasar a ser funcionario de la Secretaría en 1996, constituyendo un pago para responder a la actuación de esa persona mientras trabajaba para dicha firma. No hallamos pruebas que justificaran las alegaciones de impropiedad, ni pruebas de irregularidad en las transacciones entre los Fondos y la firma de abogados.
- 47 Confirmamos que había controles internos adecuados para impedir que se efectuase un pago por una persona sin que lo repasara al menos otro funcionario. Hallamos que los pagos efectuados por los Fondos a la firma de abogados habían sido revisados al menos por tres funcionarios de la Secretaría. Los pagos efectuados estaban de acuerdo con los procedimientos de pago de los Fondos.
- 48 La contratación por la Secretaría de un antiguo empleado de una entidad que sigue teniendo una relación comercial con los Fondos puede dar lugar a conflictos de interés en potencia. Cuando funcionarios de los Fondos o de la Secretaría tienen relaciones con una parte emparentada de entidades que tienen relaciones comerciales con los Fondos, existe el potencial de conflictos de

interés. El Director nos informó que, en vista de la relación familiar y comercial entre el funcionario de la Secretaría y la firma de abogados, había pedido a la firma de abogados que no asignase trabajos de los Fondos al familiar del funcionario, aunque esta petición no había sido confirmada en ningún intercambio por escrito ni en las condiciones de contratación. Hemos recomendado que en lo sucesivo esas disposiciones sean objeto de condiciones contractuales formales por escrito.

- 49 El Director de los Fondos actuó con propiedad al poner inmediatamente las alegaciones en nuestro conocimiento y en el conocimiento de los respectivos presidentes de la Asamblea y del Órgano de Auditoría de los Fondos. A raíz de las recomendaciones que formulamos en nuestro informe de auditoría para 2004, los Fondos han introducido ahora un registro de intereses y un registro de donativos y atenciones sociales; y han implementado un código de conducta. Ello deberá permitir a la Secretaría evaluar y gestionar mejor el riesgo de los Fondos ante situaciones de conflicto de interés en potencia.

Recomendación 3: Recomendamos que, cuando se identifiquen conflictos de interés en potencia o relaciones con parte emparentada, las medidas que se tomen en relación con los riesgos derivados se reflejen en los acuerdos por escrito y las revelaciones que correspondan.

Procedimientos de adquisición

- 50 Los Fondos necesitan obtener bienes y los servicios de abogados y expertos, por ejemplo, de la calidad, plazos y valor apropiados. Los procedimientos y la práctica en la adquisición pueden afectar tanto a los costes como al logro de los objetivos y resultados clave. Hemos hecho un examen de los procedimientos y la práctica de la adquisición en las tres principales áreas de adquisición en los Fondos: reclamaciones, administración de oficinas y tecnología de la información (TI), utilizando un cuestionario como base para las conversaciones con los funcionarios de la Secretaría responsables de la adquisición en esas áreas.
- 51 El artículo 13 del Reglamento interior prevé que se delegue autorización a funcionarios superiores para la adquisición de bienes y servicios hasta la suma de £50 000 y el proceso está controlado además por las Instrucciones Administrativas No.3 y No.5 que tratan del pago y el compromiso de fondos respectivamente. No se han documentado específicamente más procedimientos de adquisición en las áreas que revisamos.
- 52 Observamos que los dispositivos de adquisición en la esfera legal, de administración y TI eran muy diferentes entre sí. Los funcionarios responsables de la adquisición tenían experiencia en sus áreas de trabajo y habían estado en los Fondos el tiempo suficiente para entender las necesidades de la empresa. La adquisición de servicios jurídicos y técnicos para el departamento de reclamaciones utilizó un proceso de selección que reflejaba la naturaleza de la localización geográfica de los servicios requeridos, y que podría llevar a una selección basada en la experiencia previa, el renombre o solo la procedencia del servicio requerido en un país particular. Observamos que se podría detectar fácilmente el servicio insatisfactorio de los contratistas debido al constante examen del trabajo por los equipos jurídicos de las reclamaciones. La sección de TI emplea acuerdos a nivel de servicios para los contratos de TI, y garantías para el soporte físico y el soporte lógico; y los proveedores de administración de oficina son evaluados por su calidad y velocidad de entrega. Se ejerce el control de precios mediante contratos cortos de TI; la concurrencia en el suministro de requisitos de administración de oficina; y las tarifas horarias predeterminadas para los servicios profesionales.
- 53 Comprobamos las partidas de gastos como parte de nuestro examen e identificamos ejemplos de proveedores clave de servicios (tales como abogados y otros expertos) sin carta de instrucciones; la adquisición procedente de proveedores sin contratos por escrito; y la falta de documentación para confirmar la justificación para la selección de servicios técnicos y profesionales.

Recomendación 4: Recomendamos que la base de la selección de todos los proveedores de servicios se apoye con documentación para apoyar el examen de la gestión o de auditoría, y garantizar una buena práctica de adquisición y el cumplimiento de las Instrucciones Administrativas de los Fondos.

Recomendación 5: Para garantizar la continuidad comercial y la consistencia en la práctica de adquisición, recomendamos la documentación de procedimientos de adquisición apropiados para la administración de oficina y TI.

Gestión del Riesgo

54 En nuestro informe de 2004, observamos que el Fondo había continuado haciendo progresos en la identificación de sus riesgos financieros, pero alentamos un mayor ímpetu para completar el proceso; garantizando que se establezca un marco exhaustivo y sistemático de evaluación de la gestión del riesgo antes de la llegada del nuevo Director. Este proceso continuó durante todo 2005 empleando una consultoría externa cuyo progreso fue reseñado por el Órgano de Auditoría.

55 El entorno de riesgos del Fondo es dinámico, y es necesario contar con dispositivos sistemáticos lo antes posible para apoyar los cambios en este entorno.

Recomendación 6: Recomendamos que la Secretaría dé prioridad al registro completo de riesgos, para identificar los riesgos clave con que se enfrenta la organización. Estos riesgos, cuando existe una elevada probabilidad de que ocurran, y cuando les sigue un alto impacto, deberían ser vigilados regularmente por la Secretaría, para garantizar que se establezcan controles apropiados a fin de mitigar y gestionar los riesgos hasta un nivel aceptable.

PROGRESO SOBRE LAS RECOMENDACIONES DE LA AUDITORÍA DE 2004

56 Como parte de nuestras responsabilidades de auditores externos, informamos habitualmente a la Asamblea sobre la implementación de la gestión de las recomendaciones de auditoría del año anterior. Esto sirve para asegurar a la Asamblea que se adoptan las medidas apropiadas respondiendo a las recomendaciones de auditoría. El informe del Auditor externo de 2004 había destacado la importancia de mejores dispositivos de gobernanza, transparencia y gestión del riesgo.

Declaración de Control Interno (DCI)

57 El informe de auditoría de 2004 recomendó que el Director considerase los méritos de incluir una declaración de control interno para mejorar el marco de seguridad y responsabilidad del Fondo. El Auditor externo informa cuando la información que consta en la declaración es inconsistente con lo que los auditores saben de la empresa. Como parte de nuestra auditoría de 2005, facilitamos orientación adicional sobre la elaboración de esa declaración por el Director, y eso se ha incluido ahora en los estados financieros de 2005. Los FIDAC son la primera organización internacional auditada por la NAO que incorpora esa declaración, lo que representa una mejora muy loable en los dispositivos de los informes financieros.

Transparencia y conducta del personal

58 Nuestro informe de 2004 recomendó asimismo la introducción de registros de intereses y del recibo de donativos para mejorar la transparencia en la gobernanza. La Secretaría completó el establecimiento de los dispositivos apropiados en 2006; y promulgó un proyecto de código de conducta en junio de 2006. Ello demuestra el compromiso de los Fondos para seguir la práctica óptima en la gobernanza.

59 Recomendamos que la Secretaría establezca un procedimiento para facilitar una línea clara de comunicación para que el personal informe de una falta de conducta que sospeche, y se cerciore de que brinda una protección adecuada al personal que haga revelaciones genuinas. Observamos que la política de denuncia de los Fondos se introdujo hacia el final de 2005 y encomiamos a la Secretaría por su oportuna respuesta a esta recomendación.

AGRADECIMIENTO

- 60 Agradecemos la continua asistencia y cooperación prestadas por el Director y todo el personal del Fondo de 1992 en el transcurso de nuestra auditoría.

Sir John Bourn
Interventor y Auditor General, Reino Unido
Auditor Externo
30 de junio de 2006

ANEXO I: ALCANCE Y ENFOQUE DE LA AUDITORÍA

Alcance y objetivos de la auditoría

Nuestra auditoría examinó los estados financieros del Fondo internacional de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos, 1992 (Fondo de 1992), correspondientes al ejercicio económico finalizado el 31 de diciembre de 2005, de conformidad con el artículo 13 del Reglamento financiero. El principal objetivo de la auditoría fue permitirnos formar una opinión en cuanto a si los estados financieros presentaban fielmente la situación financiera del Fondo, su superávit, los fondos y el flujo de efectivo del ejercicio económico finalizado el 31 de diciembre de 2005; y si habían sido correctamente preparados de acuerdo con el Reglamento financiero.

Normas de la auditoría

Nuestra auditoría se llevó a cabo de conformidad con las Normas Internacionales de Auditoría publicadas por el International Auditing and Assurance Standards Board. Estas normas nos exigen planificar y llevar a cabo la auditoría de manera tal que se obtenga una certeza razonable de que los estados financieros no contengan errores de fondo. La gestión fue responsable de preparar estos estados financieros y el Auditor externo es responsable de expresar una opinión sobre ellos, basada en pruebas obtenidas durante la auditoría.

Enfoque de la auditoría

Nuestra auditoría incluyó una revisión general de los sistemas de contabilidad y las pruebas de los registros contables y los procedimientos de control interno que consideramos necesarios en las circunstancias. Los procedimientos de auditoría tienen como finalidad principal formar una opinión de los estados financieros del Fondo. En consecuencia, nuestro trabajo no implicó una revisión detallada de todos los aspectos de los sistemas financiero y presupuestario desde una perspectiva de gestión, y los resultados no deben considerarse como una exposición exhaustiva de todas las deficiencias que existen o todas las mejoras que se pudieran efectuar.

Nuestra auditoría incluyó también un trabajo enfocado en el que todas las áreas importantes de los estados financieros fueron objeto de pruebas sustantivas directas. Se realizó un examen final para garantizar que los estados financieros reflejaran con precisión los registros contables del Fondo; que las transacciones estaban conformes con los reglamentos y directrices financieros pertinentes promulgados por los órganos rectores; y que se presentaran fielmente las cuentas certificadas.

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 2005 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 de apoyo, del Fondo internacional de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos, 1992, correspondientes al ejercicio que concluyó el 31 de diciembre de 2005. 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 Internacionales de Auditoría (NIA) publicadas por el International Auditing and Assurance Standards Board (IAASB). 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 y es necesaria como lo considera el auditor en las circunstancias, las pruebas que justifican las cifras y la revelación 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. Creo que mi auditoría proporciona una base razonable para el dictamen de auditoría.

En mi opinión, los estados financieros presentan fielmente, en todos los puntos de vista esenciales, la situación financiera al 31 de diciembre de 2005 y los resultados de las operaciones y flujo de efectivo del ejercicio entonces finalizado; de conformidad con los principios contables establecidos del Fondo de 1992 que figuran en la Nota 1 de los estados financieros, que se aplicaron en forma coherente con los del ejercicio económico anterior.

Además, en mi opinión, las transacciones del Fondo de 1992 que fueron comprobadas como parte 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 2006

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 2005

	2005		2004	
	£	£	£	£
INGRESOS				
Contribuciones				
Contribuciones	5 366 024		6 906 194	
Ajuste de evaluaciones de ejercicios anteriores	114 944		394 159	
Menos contribuciones renunciadas	(2 965)		-	
Total contribuciones	5 478 003		7 300 353	
Varios				
Comisión de administración	450 000		325 000	
Ingresos varios	9 120		22 480	
Transferencia del FRI relativo al <i>Nakhodka</i>	117 834		-	
Intereses sobre préstamos al Fondo SNP	3 083		1 754	
Intereses sobre préstamos al Fondo Complementario	2 203		1 869	
Intereses sobre préstamos al FRI relativo al <i>Prestige</i>	-		21 705	
Intereses sobre contribuciones vencidas	5 956		11 245	
Menos intereses sobre contribuciones vencidas renunciadas	(569)		-	
Intereses sobre inversiones	1 365 824		1 021 033	
Total varios	1 953 451		1 405 086	
TOTAL INGRESOS	7 431 454		8 705 439	
GASTOS				
Gastos de la Secretaría				
Obligaciones contraídas		2 847 199		2 609 613
Reclamaciones				
Indemnización		304 827		1 930 001
Gastos relativos a reclamaciones				
Honorarios	266 067		353 070	
Viajes	5 033		13 858	
Varios	150		300	
Total gastos relativos a reclamaciones	271 250		367 228	
TOTAL GASTOS	3 423 276		4 906 842	
(Déficit)/Superávit de ingresos sobre gastos	4 008 178		3 798 597	
Ajuste cambiario	11		14	
Saldo pasado a cuenta nueva el 1 de enero	25 364 213		21 565 602	
Saldo al 31 de diciembre	29 372 402		25 364 213	

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 2005**

	<i>Nakhodka</i>		<i>Erika</i>		<i>Prestige</i>	
	2005 £	2004 £	2005 £	2004 £	2005 £	2004 £
INGRESOS						
Contribuciones						
Contribuciones (segunda recaudación)	-	-	-	-	32 894 926	74 356 593
Reembolso a contribuyentes	(599 995)	(37 700 028)	-	-	-	-
Ajuste de evaluaciones de ejercicios anteriores	-	-	-	-	362 855	-
Menos contribuciones renunciadas	-	-	-	-	(50 456)	-
Total contribuciones	(599 995)	(37 700 028)	-	-	33 207 325	74 356 593
Varios						
Ingresos varios	-	-	9 531	51	-	-
Intereses sobre préstamos al FRI relativo al <i>Prestige</i>	-	231 744	-	-	-	-
Intereses sobre contribuciones vencidas	-	7 351	3 777	1 274	81 182	80 635
Menos intereses sobre contribuciones vencidas renunciadas	-	-	-	-	(4 147)	-
Intereses sobre inversiones	3 809	54 614	2 650 429	2 529 820	2 250 699	931 731
Total varios	3 809	293 709	2 663 737	2 531 145	2 327 734	1 012 366
TOTAL INGRESOS	(596 186)	(37 406 319)	2 663 737	2 531 145	35 535 059	75 368 959
GASTOS						
Indemnización	-	-	11 718 025	7 502 681	621 316	123 033
Honorarios	-	-	1 785 899	2 004 166	2 617 861	2 325 594
Intereses sobre préstamos del Fondo General	-	-	-	-	-	21 705
Intereses sobre préstamos del FRI relativo al <i>Nakhodka</i>	-	-	-	-	-	231 744
Viajes	-	-	1 954	3 303	26 924	28 908
Varios	-	-	551	1 278	4 633	6 453
TOTAL GASTOS	-	-	13 506 429	9 511 428	3 270 734	2 737 437
(Déficit)/Superávit de ingresos sobre gastos	(596 186)	(37 406 319)	(10 842 692)	(6 980 283)	32 264 325	72 631 522
Ajuste cambiario	-	-	(277 446)	260 148	(12 922)	254 580
Saldo pasado a cuenta nueva el 1 de enero	714 020	38 120 339	60 779 881	67 500 016	32 879 058	(40 007 044)
Transferencia al Fondo General	(117 834)	-	-	-	-	-
Saldo al 31 de diciembre	-	714 020	49 659 743	60 779 881	65 130 461	32 879 058

ANEXO XIII

BALANCE GENERAL DEL FONDO DE 1992 AL 31 DE DICIEMBRE DE 2005

	Fondo General £	<i>Erika</i> £
ACTIVO		
Efectivo en caja y bancos	32 493 151	49 617 005
Contribuciones pendientes	62 529	-
Intereses sobre contribuciones vencidas pendientes	8 110	4 160
Suma adeudada del Fondo SNP	82 398	-
Suma adeudada del Fondo Complementario	177 742	-
Suma adeudada del Fondo de 1971	8 347	-
Impuesto recuperable	80 375	38 575
Varios por cobrar	28 460	3
TOTAL ACTIVO	32 941 112	49 659 743
PASIVO		
Fondo de Previsión del personal	2 382 373	-
Cuentas por pagar	6 965	-
Obligaciones no liquidadas	143 327	-
Contribuciones pagadas con antelación	-	-
Cuenta de los contribuyentes	1 036 045	-
TOTAL PASIVO	3 568 710	-
SALDOS DEL FONDO		
Capital de operaciones	22 000 000	-
Superávit / (Déficit)	7 372 402	49 659 743
SALDOS DEL FONDO GENERAL Y DE LOS FONDOS DE RECLAMACIONES IMPORTANTES (FRI)	29 372 402	49 659 743
TOTAL PASIVO, FONDO GENERAL Y BALANCES DE LOS FRI	32 941 112	49 659 743

<i>Prestige</i>	2005 Total	2004 Total
64 195 420	146 305 576	121 617 345
313 953	376 482	656 728
75 465	87 735	63 775
-	82 398	54 185
-	177 742	45 539
-	8 347	326 306
545 367	664 317	496 516
256	28 719	24 373
65 130 461	147 731 316	123 284 767
-	2 382 373	1 955 615
-	6 965	20 882
-	143 327	91 394
-	-	402 421
-	1 036 045	1 077 283
-	3 568 710	3 547 595
-	22 000 000	22 000 000
65 130 461	122 162 606	97 737 172
65 130 461	144 162 606	119 737 172
65 130 461	147 731 316	123 284 767

ANEXO XIV

**ESTADO DEL FLUJO DE EFECTIVO DEL FONDO DE 1992 CORRESPONDIENTE
AL EJERCICIO ECONÓMICO DEL 1 DE ENERO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2005**

	2005		2004	
£	£	£	£	£
Efectivo al 1 de enero		121 617 345		88 672 665
ACTIVIDADES OPERATIVAS				
Superávit operativo/Déficit	18 154 673		28 021 061	
(Aumento)/Disminución en Deudores	241 682		(1 040 653)	
Aumento/(Disminución) en Acreedores	(153 570)		1 271 166	
Flujo de efectivo neto de actividades operativas		18 242 785		28 251 574
RENDIMIENTO SOBRE LAS INVERSIONES				
Intereses sobre inversiones	6 445 446		4 693 106	
Entrada de efectivo neto de los rendimientos sobre las inversiones		6 445 446		4 693 106
Efectivo al 31 de diciembre		146 305 576		121 617 345

ANEXO XV

ESTADOS FINANCIEROS DEL FONDO COMPLEMENTARIO INTERNACIONAL DE INDEMNIZACIÓN DE DAÑOS DEBIDOS A CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS CORRESPONDIENTES AL EJERCICIO QUE CONCLUYÓ EL 31 DE DICIEMBRE DE 2005 DICTAMEN DEL AUDITOR EXTERNO

A: la Asamblea del Fondo complementario internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos

He verificado los estados financieros adjuntos, que comprenden los Estados financieros I a III y las Notas de apoyo, del Fondo complementario internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos correspondientes al ejercicio que concluyó el 31 de diciembre de 2005. 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 Internacionales de Auditoría (NIA) publicadas por el International Auditing and Assurance Standards Board (IAASB). 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 y es necesaria como lo considera el auditor en las circunstancias, las pruebas que justifican las cifras y la revelación 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. Creo que mi auditoría proporciona una base razonable para el dictamen de auditoría.

En mi opinión, estos estados financieros presentan fielmente, en todos los puntos de vista esenciales, la situación financiera al 31 de diciembre de 2005 y los resultados de las operaciones del ejercicio entonces finalizado; de conformidad con los principios contables establecidos del Fondo Complementario que figuran en la Nota 1 de los estados financieros.

Además, en mi opinión, las transacciones del Fondo Complementario que fueron comprobadas como parte de mi auditoría, estuvieron, en todos los aspectos esenciales, de acuerdo con el Reglamento financiero y con la autoridad legislativa.

No tengo ninguna observación que formular sobre estos estados financieros.

Sir John Bourn
Interventor y Auditor General, Reino Unido
Auditor Externo
Londres, 30 de junio de 2006

ANEXO XVI

**FONDO GENERAL
FONDO COMPLEMENTARIO: CUENTA DE INGRESOS Y GASTOS
CORRESPONDIENTES AL EJERCICIO ECONÓMICO DEL 3 DE MARZO AL
31 DE DICIEMBRE DE 2005**

	2005 £
INGRESOS	
Total ingresos	-
GASTOS	
Gastos de la Secretaría	
Obligaciones contraídas	177 742
Saldo al 31 de diciembre	(177 742)

**BALANCE GENERAL DEL FONDO COMPLEMENTARIO AL 31 DE DICIEMBRE
DE 2005**

	2005 £
ACTIVO	
Total activo	-
PASIVO	
Suma adeudada al Fondo de 1992	177 742
Total pasivo	177 742
Saldo del Fondo General	(177 742)
Total pasivo y saldo del Fondo General	CERO

ANEXO XVII

FONDO DE 1971: CIFRAS FINANCIERAS CLAVE CORRESPONDIENTES A 2006
 (INGRESOS/GASTOS DE 2006 EN CIFRAS REDONDEADAS A RESERVA DE LA VERIFICACIÓN DEL AUDITOR EXTERNO)

INGRESOS			
	2006		
	£		
Contribuciones anuales de 2005 adeudadas en 2006		-	
Otros ingresos:			
Intereses sobre inversiones		430 000	
TOTAL INGRESOS		430 000	
COSTES ADMINISTRATIVOS			
	2006	2005	
	£	£	
Sólo Fondo de 1971			
Comisión de administración pagadera al Fondo de 1992	275 000	325 000	
Auditoría externa	10 000	12 500	
Disolución			
Presupuesto	250 000	250 000	
Gastos	5 640	-	
GASTOS DE RECLAMACIONES			
	2006	2006	2006
	£	£	£
Siniestro	Indemnización	Gastos relativos a reclamaciones	Total
<i>Pontoon 300</i>	224 000	52 000	276 000
<i>Iliad</i>	-	104 000	104 000
<i>Nissos Amorgos</i>	-	20 000	20 000
Otros siniestros	-	221 000	221 000
TOTAL GASTOS DE RECLAMACIONES	224 000	397 000	621 000

ANEXO XVIII

FONDO DE 1992: CIFRAS FINANCIERAS CLAVE CORRESPONDIENTES A 2006
 (INGRESOS Y GASTOS DE 2006 EN CIFRAS REDONDEADAS A RESERVA DE LA VERIFICACIÓN DEL AUDITOR EXTERNO)

INGRESOS			
	2006		
	£		
Contribuciones anuales de 2005 adeudadas en 2006			-
Otros ingresos:			
Intereses sobre inversiones		4 640 000	
Comisión de administración pagadera por el Fondo de 1971		275 000	
Comisión de administración pagadera por el Fondo Complementario STOPIA 2006 ²¹		70 000	
		1 346 600	
TOTAL INGRESOS		6 331 600	
COSTES ADMINISTRATIVOS			
	2006		2005
	£		£
Secretaría Conjunta			
Presupuesto (incluidos honorarios del Auditor Externo)		3 541 400	3 372 600
Gastos (excluidos honorarios del Auditor Externo por FIDAC respectivos)		3 250 000	2 745 000
Honorarios de Auditor Externo respecto al Fondo de 1992		47 000	42 500
GASTOS DE RECLAMACIONES			
	2006		2006
	£		£
Siniestro	Indemnización	Gastos relativos a reclamaciones	Total
<i>Prestige</i>	40 538 000	2 480 000	43 018 000
Menos reembolso provisional de P&I Club por costes comunes	-	(1 000 000)	(1 000 000)
Subtotal			42 018 000
<i>Erika</i>	7 922 000	1 483 000	9 405 000
<i>Solar 1²¹</i>	1 975 000	30 600	2 005 600
<i>Nº7 Kwang Min</i>	1 165 000	178 000	1 343 000
<i>Dolly</i>	1 029 000	12 000	1 041 000
Otros siniestros	-	44 000	44 000
TOTAL GASTOS DE RECLAMACIONES	52 629 000	3 227 600	55 856 600

²¹ En virtud del acuerdo STOPIA 2006, el Fondo de 1992 tiene derecho a resarcimiento por parte del propietario del buque involucrado de la diferencia entre la cuantía de limitación aplicable al buque en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y la cuantía total de las reclamaciones admisibles o 20 millones de DEG, si esta cifra es menor.

ANEXO XIX

FONDO COMPLEMENTARIO: CIFRAS FINANCIERAS CLAVE

CORRESPONDIENTES A 2006

(INGRESOS/GASTOS DE 2006 EN CIFRAS REDONDEADAS A RESERVA DE LA VERIFICACIÓN DEL AUDITOR EXTERNO)

INGRESOS

	2006 £
Contribuciones anuales de 2005 adeudas en 2006	-

COSTES ADMINISTRATIVOS

	2006 £	Presupuesto £
Préstamos del Fondo de 1992 pasados a cuenta de gastos previo al recibo de contribuciones (excluido intereses sobre préstamos)	173 000	-
Honorarios del Auditor Externo	3 500	15 000
Comisión de administración pagadera al Fondo de 1992	70 000	70 000
Préstamo del Fondo de 1992 (intereses devengados)	246 500	

ANEXO XX

FONDO DE 1992: HIDROCARBUROS SUJETOS A CONTRIBUCIÓN RECIBIDOS EN EL AÑO CIVIL DE 2005 EN LOS TERRITORIOS DE ESTADOS QUE ERAN MIEMBROS DEL FONDO DE 1992 AL 31 DE DICIEMBRE DE 2006

De conformidad con los informes al 31 de diciembre de 2006

Estado Miembro	Hidrocarburos sujetos a contribución (toneladas)	% del Total
Japón	257 145 881	18,27%
Italia	138 117 337	9,81%
República de Corea	117 111 048	8,32%
India	105 919 600	7,52%
Países Bajos	105 431 472	7,49%
Francia	100 944 035	7,17%
Canadá	77 815 319	5,53%
Singapur	73 480 922	5,22%
España	63 497 553	4,51%
Reino Unido	53 827 398	3,82%
Alemania	41 322 593	2,94%
Australia	31 405 339	2,23%
Turquía	24 961 258	1,77%
Suecia	21 886 084	1,55%
Grecia	20 936 911	1,49%
Noruega	18 039 448	1,28%
Portugal	15 893 725	1,13%
Malasia	13 920 515	0,99%
Israel	12 479 403	0,89%
Bahamas	12 220 103	0,87%
Filipinas	11 525 984	0,82%
Finlandia	11 445 777	0,81%
Panamá	7 330 968	0,52%
Marruecos	6 907 300	0,49%
Bélgica	6 455 511	0,46%
Bulgaria	6 237 981	0,44%
China (Región Administrativa Especial de Hong Kong)	6 158 769	0,44%
Dinamarca	5 821 215	0,41%
Trinidad y Tabago	4 926 905	0,35%
Nueva Zelanda	4 612 641	0,33%
Irlanda	4 353 080	0,31%
Croacia	4 009 546	0,28%
Túnez	3 428 380	0,24%
Jamaica	2 438 696	0,17%
Malta	2 282 513	0,16%
Sri Lanka	2 279 169	0,16%
Uruguay	2 036 812	0,14%
Ghana	2 027 419	0,14%
Angola	1 817 311	0,13%
Camerún	1 780 257	0,13%
Chipre	1 144 575	0,08%
Argelia	716 157	0,05%
Nigeria	519 348	0,04%
Polonia	481 379	0,03%
Colombia	420 633	0,03%
Barbados	222 996	0,02%
	1 407 737 266	100,00%

Notas

Informe cero de Antigua y Barbuda, Brunei, Djibouti, Emiratos Árabes Unidos, Eslovenia, Estonia, Fiji, Gabón, Georgia, Islandia, Islas Marshall, Letonia, Liberia, Lituania, Mónaco, Mozambique, Qatar, Samoa, Seychelles, Sierra Leona y Vanuatu.

Ningún informe de Albania, Argentina, Bahrein, Belice, Cabo Verde, Camboya, Comoras, Congo, Dominica, Federación de Rusia, Granada, Guinea, Kenya, Luxemburgo, Madagascar, Maldivas, Mauricio, México, Namibia, Omán, Papua Nueva Guinea, República Unida de Tanzania, República Dominicana, Saint Kitts y Nevis, San Vicente y Las Granadinas, Santa Lucía, Sudáfrica, Suiza, Tonga, Tuvalu y Venezuela.

ANEXO XXI

FONDO COMPLEMENTARIO: HIDROCARBUROS SUJETOS A CONTRIBUCIÓN EN EL AÑO CIVIL DE 2005 EN LOS TERRITORIOS DE ESTADOS QUE ERAN MIEMBROS DEL FONDO COMPLEMENTARIO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2006

De conformidad con los informes al 31 de diciembre de 2006

Estado Miembro	Hidrocarburos sujetos a contribución (toneladas)	% del Total
Japón	257 145 881	29,4%
Italia	138 117 337	15,8%
Países Bajos	105 431 472	12,0%
Francia	100 944 035	11,5%
Alemania	68 035 841 ²²	7,8%
España	63 497 553	7,3%
Reino Unido	53 827 398	6,2%
Suecia	21 886 084	2,5%
Noruega	18 039 448	2,1%
Portugal	15 893 725	1,8%
Finlandia	11 445 777	1,3%
Bélgica	6 455 511	0,7%
Dinamarca	5 821 215	0,7%
Irlanda	4 353 080	0,5%
Croacia	4 009 546	0,5%
Barbados ²³	222 996	0,0%
Eslovenia ²³	0	0,0%
Letonia ²³	0	0,0%
Lituania ²³	0	0,0%
	875 126 899	100,0%

²² Incluido 26 713 248 toneladas recibidas via Italia.

²³ Se estima que se ha recibido un total de 1 millón de toneladas a efectos de contribuciones para el Fondo Complementario.

ANEXO XXII

FONDO DE 1971: RESUMEN DE SINIESTROS (31 DE DICIEMBRE DE 2006)

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 de nuevo 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 <u>¥9 427 585</u> ¥149 538 167	¥5 438 909 recuperados por vía de recurso.
Abordaje	Desconocida	Limpieza £363 550	
Hundimiento	10	Limpieza Relacionadas con la pesca Compensación ¥7 477 481 ¥2 710 854 <u>¥211 370</u> ¥10 399 705	
Abordaje	100	Limpieza Relacionadas con la pesca Compensación ¥10 408 369 ¥92 696 505 <u>¥2 030 785</u> ¥105 135 659	¥9 893 496 recuperados por vía de recurso.
Abordaje	<140		Debido a la distribución de responsabilidad entre los dos buques que intervinieron, el Fondo de 1971 no tuvo que pagar ninguna 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 <u>FFr494 816</u> 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 por limpieza (SEK100 639 999), ya que el Gobierno sueco retiró la acción judicial 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 FFr145 792 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 Lit 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 de lo penal Reclamaciones previamente acordadas 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 10 673 130 111</u> Won 16 275 151 969 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 723 490 410 Limpieza (pagadas) Compensación (pagadas) Won 7 410 928 540	El asegurador del propietario del buque pagó Won 18 308 275 906.
Abordaje	40	Limpieza (pagadas) Relacionadas con la pesca (pagadas) Relacionadas con el turismo (pagadas) Won 269 029 739 Won 1 553 029 739	El asegurador del propietario del buque pagó Won 560 945 437.
Mal manejo del suministro de hidrocarburos	0,5	Limpieza (pagadas) Compensación (pagadas) ¥9 634 576 Otros daños materiales Otras pérdidas de ingresos (acordadas) US\$5 663	El asegurador del propietario del buque pagó ¥3 718 455.
Abordaje	94	Limpieza Relacionadas con la pesca Compensación ¥366 578 453	¥279 973 101 recuperados por vía de recurso.
Hundimiento	Desconocida	Limpieza (pagadas) Relacionadas con la pesca (pagadas) Operación de retirada de hidrocarburos (pagadas) Won 27 177 996 729	
Choque contra defensa	1 800	Limpieza (pagadas) Relacionadas con la pesca (pagadas) Estudios del medio ambiente (reclamadas) 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 (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 1971 pagó ¥7 422 192 000 y el Fondo de 1992 pagó ¥7 708 778 000.
		Relacionadas con la pesca (pagadas)	¥1 769 172 000	
		Relacionadas con el turismo (pagadas)	¥1 344 157 000	
		Calzada (pagadas)	<u>¥2 048 152 000</u>	
			¥26 089 893 000	
Rebose durante operación de carga	0,6	Limpieza	¥7 673 830	El asegurador del propietario del buque pagó ¥1 710 173.
		Compensación	<u>¥457 497</u>	
			¥8 131 327	
Encalladura	3 600	Limpieza (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	
		Relacionadas con la pesca (reclamadas)	US\$30 000 000	
		Relacionadas con el turismo (acordadas)	Bs8 188 078	(Reclamación) de limpieza acordada por Bs70 675 468, pero la reclamación no ha sido retirada del tribunal.
		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	El Fondo de 1992 pagó ¥340 millones a los demandantes. Esta cuantía fue reembolsada posteriormente por el Fondo de 1971.
		Relacionadas con la pesca (pagadas) Won 68 795 729	
		Operación de retirada de hidrocarburos (pagadas) <u>Won 6 738 565 917</u> Won 7 674 268 001	
		Limpieza (pagadas) ¥669 252 879	
		Relacionadas con la pesca (pagadas) <u>¥181 786 486</u> ¥851 039 365	
		Compensación Won 37 963 635	
Rebose durante operación de carga	3,2	Relacionadas con la pesca (reclamadas) US\$47 000 000	Las reclamaciones contra el Fondo de 1971 prescribieron.
Encalladura	1 500	Limpieza (pagadas) ¥1 100 000 000	La cuantía total de las reclamaciones reconocidas no excedió de la responsabilidad del propietario del buque.
		Relacionadas con la pesca (pagadas) ¥263 000 000	
		Relacionadas con el turismo (pagadas) ¥23 000 000	
		Otras pérdidas de ingresos (pagadas) ¥8 000 000	
		Varios (acordadas) <u>¥22 000 000</u> ¥1 416 000 000	
Choque con muelle	190	Limpieza (pagadas) €2 468 593	El asegurador del propietario del buque pagó €2 558 424. Es prácticamente seguro que el total de las reclamaciones reconocidas será inferior a la responsabilidad del propietario del buque.
		Limpieza (reclamadas) €975 684	
		Relacionadas con la pesca (pagadas) €50 000	
		Otros daños materiales (pagadas) <u>€39 813</u> €3 534 090	Reclamaciones pendientes en el Tribunal
Abordaje	29 000	<i>Singapur</i>	Todas las reclamaciones liquidadas en Singapur y Malasia fueron pagadas por el propietario del buque.
		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			
Encalladura	15-20	Limpieza (pagadas) Won 189 214 535	El propietario del buque ha pagado Won 26 622 030.
		Relacionadas con la pesca (pagadas) <u>Won 82 818 635</u> Won 265 023 170	
Hundimiento	4 000	Limpieza (acordadas) Dhr 6 345 655	Debido al incremento del nivel de pagos, se efectuará un nuevo pago de Dhr 1,6 millones a los demandantes cuyas reclamaciones se acordaron al 75% de las cuantías aprobadas.
		Relacionadas con la pesca (acordadas) <u>Dhr 1 597 963</u> Dhr 7 943 618	

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 Unidos	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 204.

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	Reclamaciones contra el propietario del buque pendientes en el tribunal: Limpieza y daños al medio ambiente (reclamadas) Bs10 000 000	El Fondo de 1971 considera que los Convenios no se aplican a este siniestro. Las reclamaciones contra el Fondo prescribieron.
Hundimiento	100-200	Limpieza/medidas preventivas (pagadas) £920 000	Los Fondos han entablado acciones de recurso contra el propietario del buque. Los Fondos de 1971 y 1992 han contribuido cada uno con el 50% de las cuantías abonadas.
Corrosión	300 (estimación)	Limpieza (acordadas) Pérdidas económicas (reclamadas) Pérdidas económicas (reclamadas) US\$620 000 US\$100 000 US\$720 000 EEK38 800 000 EEK38 800 000	Todas las reclamaciones liquidadas han sido pagadas por el asegurador del propietario del buque. Reclamaciones sujetas a procedimientos judiciales.
Encalladura	7 000 (estimación)	<i>Singapur</i> Limpieza y pesca (pagadas) US\$8 400 000 <i>Malasia</i> Limpieza (pagadas) Relacionadas con la pesca (pagadas) RM1 300 000 <u>RM905 000</u> RM2 205 000 <i>Indonesia</i> Limpieza y pesca (pagadas) <u>US\$2 800 000</u> US\$2 800 000	Todas las reclamaciones liquidadas han sido pagadas por el asegurador del propietario del buque.
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.
Abordaje	Desconocida	Limpieza (pagadas) Medidas preventivas (pagadas) Medidas preventivas /evaluación de los riesgos ambientales (pagadas) Compensación (pagadas) US\$62 896 ¥11 436 000 US\$783 500 US\$25 000	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.

ANEXO XXIII

FONDO DE 1992: RESUMEN DE SINIESTROS (31 DE DICIEMBRE DE 2006)

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	Las autoridades alemanas entablaron procesos judiciales contra el propietario y el asegurador del <i>Kuzbass</i> . En una transacción extrajudicial el propietario del buque/asegurador y el Fondo de 1992 habían acordado pagar el 20% y el 80% respectivamente de la cuantía evaluada definitiva.
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) ¥2 048 152 000 ¥26 089 893 000	Todas las reclamaciones han sido 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 los cuales 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 han sido 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) PHP1 800 000	Reclamaciones acordadas por el asegurador del propietario del buque, en las que el Fondo de 1992 no intervino.

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	Medidas preventivas (reclamadas)	€1 457 753	
Rotura	14 000 (estimación)	Limpieza (acordadas) Relacionadas con la pesca (acordadas) Daños materiales (acordadas) Turismo (acordadas) Otras pérdidas de ingreso (acordadas) Reclamaciones al Tribunal	€31 806 500 €10 729 000 €2 152 100 €76 450 000 €6 908 000 <u>€59 800 000</u> €187 845 600	El asegurador del propietario del buque efectuó pagos por €12 800 000 y el Fondo de 1992 por €115 245 000. El Estado francés y Total S.A. han presentado nuevas reclamaciones por un total de €286 500 000 en el Tribunal, pero éstas sólo se proseguirán hasta el punto en que la otras reclamaciones se paguen íntegramente.
Hundimiento	100-200	Limpieza/medidas preventivas (pagadas)	£920 000	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. El Tribunal Supremo griego estimó que <i>Slops</i> estaba comprendido en esa definición.
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> , su asegurador y el Fondo de 1992. Si no prosperase la acción, el Estado reclamaría contra el Fondo de 1992. A consecuencia de transacciones extrajudiciales entre el Estado y el propietario del buque/asegurador, se retiró la acción judicial contra el Fondo.
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)	US\$8 400 000 RM1 300 000 <u>RM905 000</u> RM2 205 000 US\$2 800 000	El asegurador del propietario del buque ha pagado todas las reclamaciones.
Abordaje	2 500	Limpieza (pagadas) Eliminación de hidrocarburos (pagadas) Daños materiales/pérdidas económicas (pagadas) Relacionadas con la pesca (pagadas) Vigilancia del medio ambiente (pagadas) Limpieza (reclamadas)	DKr15 900 000 DKr17 400 000 DKr1 600 000 DKr19 700 000 <u>DKr258 000</u> DKr54 858 000 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)	€563 300 482 €2 065 970 €42 852 264 €688 303 €1 761 785 €610 668 804	El propietario del buque ha depositado la cuantía de limitación de (€22 777 986) en el Tribunal español. El Fondo de 1992 ha pagado €113 920 000 al Gobierno español y €328 448 al Gobierno portugués.
		<i>Francia</i> Limpieza (reclamadas) Daños materiales (reclamadas) Pesca y maricultura (reclamadas) Turismo (reclamadas) Varios (reclamadas)	€77 960 269 €87 772 €14 240 519 €25 268 938 €982 860 €118 540 358	
		<i>Portugal</i> Limpieza (reclamadas)	€2 189 923 €2 189 923	
		<i>España</i> Medidas preventivas y retirada del pecio Limpieza	€5 400 000 €628 000 €6 028 000	
		<i>Gibraltar</i> Limpieza	£18 350	
Desconocida	Desconocida	Limpieza/medidas preventivas (acordadas) Pesca (acordadas)	US\$689 000 <u>US\$542 000</u> US\$1 231 000	Todas las reclamaciones han sido pagadas por el Fondo de 1992.
Encalladura	35-40	Limpieza/medidas preventivas (acordadas) Pesca (acordadas)	Won 1 007 000 000 <u>Won 328 000 000</u> Won 1 335 000 000	Todas las reclamaciones han sido pagadas por el asegurador del propietario del buque.
Abordaje	34	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	Todas las reclamaciones han sido pagadas por el asegurador del propietario del buque.
Incendio	Desconocida	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
29	<i>N°7 Kwang Min</i>	24.11.05	Busan, República de Corea	República de Corea	139	4 510 000 DEG
30	<i>Solar 1</i>	11.8.06	Estrecho de Guimaras, Filipinas	Filipinas	998	4 510 000 DEG
31	<i>Shosei Maru</i>	28.11.06	Mar Interior de Seto, Japón	Japón	153	4 510 000 DEG

Notas

Veáse página 204.

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) Won 2 883 000 000 Daños materiales/pérdidas económicas (acordadas) <u>Won 43 000 000</u> Won 2 926 000 000	Todas las reclamaciones han sido pagadas por el asegurador del propietario del buque.
Encalladura	100	Limpieza/medidas preventivas (acordadas) Won 2 921 000 000 Pesca (acordadas) <u>Won 407 000 000</u> Won 3 328 000 000	
Abordaje	700	Limpieza/medidas preventivas (acordadas) Won 3 992 000 000 Pesca (acordadas) Won 78 400 000 Estudios posteriores al derrame (acordadas) Won 140 000 000 Pérdidas económicas (reclamadas) <u>Won 115 000 000</u> Won 4 325 400 000	Todas las reclamaciones han sido pagadas por el asegurador del propietario del buque.
Abordaje	12	Limpieza/medidas preventivas (acordadas) <u>Won 354 000 000</u> Won 354 000 000	Todas las reclamaciones han sido pagadas por el asegurador del propietario del buque.
Abordaje	64	Limpieza/medidas preventivas (pagadas) Won 1 900 000 000 Relacionadas con la pesca (pagadas) Won 112 100 000 Relacionadas con la pesca (reclamadas) Won 479 018 000 Turismo (reclamadas) <u>Won 163 200 000</u> Won 2 654 318 000	El Fondo de 1992 ha entablado acción de recurso contra los dos buques que abordaron.
Hundimiento	Desconocida	Limpieza (reclamadas) US\$6 500 000 Limpieza/medidas preventivas (pagadas) ¥45 100 000 Limpieza (reclamadas) PHP 160 000 000 Relacionadas con la pesca (acordadas) PHP 120 000 000 Relacionadas con la pesca (reclamadas) PHP 316 725 000 Relacionadas con el turismo (acordadas) PHP 594 000 Relacionadas con el turismo (reclamadas) <u>PHP 208 000 000</u> PHP 806 123 000	Se esperan nuevas reclamaciones. El asegurador ha efectuado pagos de PHP 60 000 000, ¥45 100 000 y US\$ 2,4 millones, y el Fondo de 1992 ha efectuado pagos por un total de PHP 108 millones y US\$ 1,65 millones. Este siniestro está comprendido dentro del ámbito de aplicación del STOPIA 2006 (véase sección 10).
Abordaje	60	Reclamaciones relacionadas con limpieza, daños materiales y pesca (estimadas) ¥1 142 000	

Notas a los Anexos XXII y XXIII

- 1 Las cuantías se presentan en monedas nacionales. Los tipos de conversión pertinentes al 29 de diciembre de 2006 son los siguientes:

£1 =

Bolívar venezolano	Bs	6543,72	Dólar de los Estados Unidos	US\$	1,9572
Corona de Dinamarca	DKr	11,0641	Dólar de Singapur	S\$	3,0029
Corona estonia	EEK	23,2227	Euro	€	1,4842
Corona sueca	SEK	13,3928	Peso filipino	PHP	95,9199
Dinar de Argelia	Din	139,17	Ringgit malasio	RM	6,9048
Dinar de Bahrein	BD	0,7379	Rublo ruso	Rbbls	51,523
Dirham de EAU	Dhr	7,1881	Rupia indonesia	Rp	17601,6
Dirham marroquí	Dhr MA	16,5379	Won de la República de Corea	Won	1820,15
Dólar de Canadá	Can\$	2,2776	Yen japonés	¥	233,204

£1 = 1,3015 DEG o 1 DEG = £0,7683

- 2 Las siguientes monedas fueron reemplazadas por el euro el 1 de enero de 2002 con los siguientes tipos de conversión. Se determinan también los valores relativos a la libra esterlina al 29 de diciembre de 2006.

		€1=	£1=
Dracma griega	Drs	340,75	495,9276
Franco francés	FFr	6,5595	9,5467
Lira italiana	LIt	1936,27	2818,0474
Marco alemán	DM	1,9558	2,8465
Marco finlandés	FM	5,9457	8,6534
Peseta española	Pts	166,386	242,1582

- 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.

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

PORTLAND HOUSE
BRESSENDEN PLACE
LONDRES SW1E 5PN
REINO UNIDO

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