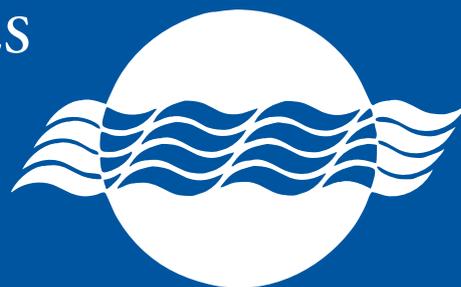


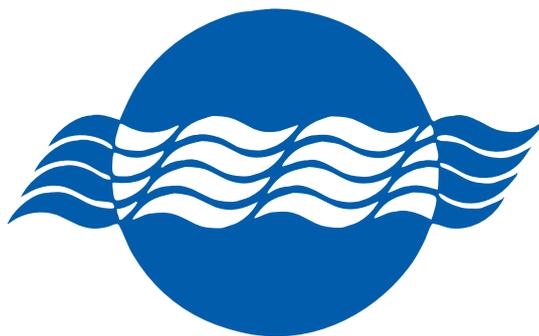
Informe Anual 2007



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 2007**



Fotografía de la portada:
Hebei Spirit: personal militar recogiendo hidrocarburos en la playa de So Won Myeon, República de Corea

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 120
General Marine Surveyors & Co. Ltd.	página 116
Gobierno de la Federación de Rusia	página 118
ITOPF	portada y páginas 55, 81, 98, 103, 112, 119
Transport Canada	páginas 14, 28
World Vision Photos	páginas 3, 9, 24, 25, 26, 30

Mapas de:

ITOPF/Impact	páginas 107, 117
--------------	------------------

Gráficos de:

FIDAC/Impact	páginas 16, 20, 37, 38, 41, 50
--------------	--------------------------------

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 del Fondo internacional de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos (FIDAC), me complace presentar el Informe Anual para el año 2007.

Dos importantes nuevos siniestros ocurrieron durante 2007 que probablemente den lugar a considerable trabajo para las Organizaciones. Tanto el siniestro del *Volgoneft 139* como el del *Hebei Spirit* ocurrieron durante tormentas invernales, derramando miles de toneladas de hidrocarburos y causando una extensa contaminación del litoral. Los demandantes en estos siniestros se beneficiarán considerablemente del nuevo sistema de vanguardia de la gestión de reclamaciones de los Fondos basado en la web, que está diseñado para agilizar el proceso de tramitación de reclamaciones permitiendo a nuestro personal trabajar perfectamente integrado con el personal en las oficinas de reclamaciones locales y con los expertos internacionales, dondequiera que tengan su base.

Durante 2007, el número de Estados que han ratificado el Convenio del Fondo de 1992 pasó la marca de los 100 y espero dar la bienvenida a las Islas Cook como Estado Miembro número 100 del Fondo cuando el Convenio entre en vigor para dicho Estado en marzo de 2008. Por consiguiente, el régimen internacional de indemnización continúa creciendo y desarrollándose, lo que también se puede ver en la implementación lograda de los acuerdos STOPIA/TOPIA y los progresos del Grupo de Trabajo sobre medidas no técnicas para fomentar los buques de calidad en el transporte marítimo de hidrocarburos.

A lo largo de los años, la Secretaría ha dedicado considerable esfuerzo a fomentar la implementación del Convenio SNP, inclusive la realización de talleres y la elaboración de programas informáticos para asistir en la notificación de la carga sujeta a contribución, pero la marcha hacia la ratificación del Convenio ha sido lenta. Por consiguiente, espero que el Grupo de enfoque SNP, establecido por la Asamblea del Fondo de 1992 para resolver las cuestiones principales que han impedido a los Estados ratificar el Convenio, tenga éxito en sus trabajos durante 2008 y que podamos contar con que el Convenio SNP entre en vigor en un futuro próximo.



Willem Oosterveen

Al final de mi primer año completo como Director de los Fondos, sé ahora exactamente lo que mi predecesor quería decir cuando describía este trabajo como “a veces difícil, exigente pero gratificante y nunca aburrido”. Quisiera aprovechar esta oportunidad para agradecer a todo mi personal su dura labor y apoyo durante el año, su dedicación y conocimientos especializados son esenciales para el buen funcionamiento de las Organizaciones.

Quisiera agradecer también a los gobiernos de Canadá y Mónaco su generosidad al ofrecerse a acoger las reuniones de los órganos rectores mientras se está renovando la sede de la OMI. Celebrar reuniones en el extranjero es ciertamente un reto para una Secretaría pequeña, pero también ha valido la pena, desde luego para la Secretaría, y espero que también para los gobiernos involucrados.

Espero que los lectores encuentren interesante este informe y que les ayude a entender el papel de los FIDAC en el régimen internacional de indemnización de los daños debidos a la contaminación por hidrocarburos.

Willem Oosterveen
Director

ÍNDICE

Prólogo del Director	3	
Índice	5	
Prefacio del Presidente de la Asamblea del Fondo de 1992	9	
PARTE 1		
1	Introducción	13
2	El Marco Jurídico	15
3	Miembros de los FIDAC	19
3.1	Fondo de 1971	19
3.2	Fondo de 1992	19
3.3	Fondo Complementario	20
3.4	Evolución a través de los años	20
4	Relaciones Exteriores	21
4.1	Fomento de la afiliación al Fondo de 1992 e información sobre las actividades del Fondo	21
4.2	Relaciones con organizaciones internacionales y órganos interesados	22
4.3	Sitio web	22
4.4	Servidor de documentos	22
4.5	Base de datos de las Actas de Decisiones	23
5	Órganos Rectores de los FIDAC	24
6	Disolución del Fondo de 1971	29
6.1	Terminación del Convenio del Fondo de 1971	29
6.2	Siniestros pendientes	29
6.3	Distribución de los haberes restantes del Fondo de 1971	29
6.4	Contribuyentes morosos	29
6.5	Falta de presentación de informes sobre hidrocarburos	29
7	Grupo de Trabajo sobre medidas no técnicas para fomentar los buques de calidad	30
7.1	Constitución de un Grupo de Trabajo	30
7.2	Primera reunión del Grupo de Trabajo	31
7.3	Segunda reunión del Grupo de Trabajo	31
7.4	Tercera reunión del Grupo de Trabajo	31
7.5	Próxima reunión del Grupo de Trabajo	32
8	Administración de los FIDAC	33
8.1	Secretaría	33
8.2	Gestión de riesgos	33
8.3	Estados financieros de 2006	33
8.4	Estados financieros de 2007	34
8.5	Inversión de fondos	35
8.6	Órgano de Auditoría	35
9	Contribuciones	37
9.1	El sistema de contribuciones	37
9.2	Recaudación de contribuciones/reembolsos	39
9.3	Contribuciones al correr de los años	40

10	STOPIA 2006 y TOPIA 2006	42
10.1	Consideraciones sobre una posible revisión de los Convenios de 1992	42
10.2	Elaboración de acuerdos voluntarios del sector	42
10.3	Sinopsis de los acuerdos voluntarios	42
10.4	Número de buques cubiertos por STOPIA 2006 y TOPIA 2006	43
10.5	Aspectos operacionales del STOPIA 2006 y el TOPIA 2006	44
11	Preparativos para la entrada en vigor del convenio SNP	45
11.1	El Convenio SNP	45
11.2	Estado jurídico del Convenio	45
11.3	Consideración para resolver las cuestiones clave del Convenio	45
11.4	El Mandato del Grupo de enfoque SNP	46
11.5	La primera reunión del Grupo de enfoque SNP	47
12	Transacción y pago de reclamaciones	48
12.1	Consideraciones generales	48
12.2	Admisibilidad de las reclamaciones de indemnización	48
12.3	Siniestros en los que intervino el Fondo de 1971	50
12.4	Siniestros en los que intervino el Fondo de 1992	51
 PARTE 2		
13	Siniestros tramitados por los Fondos de 1971 y de 1992 en 2006	55
14	Siniestros del Fondo de 1971	56
14.1	<i>Vistabella</i>	56
14.2	<i>Aegean Sea</i>	57
14.3	<i>Braer</i>	59
14.4	<i>Iliad</i>	60
14.5	<i>Kriti Sea</i>	61
14.6	<i>Nissos Amorgos</i>	62
14.7	<i>Plate Princess</i>	67
14.8	<i>Katja</i>	68
14.9	<i>Evoikos</i>	68
14.10	<i>Pontoon 300</i>	69
14.11	<i>Al Jaziah 1</i>	70
14.12	<i>Alambra</i>	71
15	Siniestros del Fondo de 1992	74
15.1	Siniestro en Alemania	74
15.2	<i>Dolly</i>	75
15.3	<i>Erika</i>	77
15.4	<i>Al Jaziah 1</i>	90
15.5	<i>Slops</i>	91
15.6	<i>Prestige</i>	93
15.7	<i>Nº7 Kwang Min</i>	104
15.8	<i>Solar 1</i>	106
15.9	<i>Shosei Maru</i>	115
15.10	<i>Volgoneft 139</i>	117
15.11	<i>Hebei Spirit</i>	118

ANEXOS

I	Estructura de los FIDAC	123
II	Nota sobre los estados financieros publicados de los FIDAC en 2006	126
III	Fondo de 1971: Informe del Auditor externo	127
IV	Fondo de 1971: Dictamen del Auditor externo	136
V	Fondo de 1971: Cuenta de ingresos y gastos - Fondo General	137
VI	Fondo de 1971: Cuenta de ingresos y gastos - Fondo de Reclamaciones Importantes	138
VII	Fondo de 1971: Balance General	140
VIII	Fondo de 1971: Estado del flujo de efectivo	142
IX	Fondo de 1992: Informe del Auditor externo	143
X	Fondo de 1992: Dictamen del Auditor externo	153
XI	Fondo de 1992: Cuenta de ingresos y gastos - Fondo General	154
XII	Fondo de 1992: Cuenta de ingresos y gastos - Fondo de Reclamaciones Importantes	155
XIII	Fondo de 1992: Balance General	156
XIV	Fondo de 1992: Estado del flujo de efectivo	158
XV	Fondo Complementario: Dictamen del Auditor externo	159
XVI	Fondo Complementario: Cuenta de ingresos y gastos - Fondo General - y Balance General	160
XVII	Fondo de 1971: Cifras financieras clave correspondientes a 2007	161
XVIII	Fondo de 1992: Cifras financieras clave correspondientes a 2007	162
XIX	Fondo Complementario: Cifras financieras clave correspondientes a 2007	163
XX	Fondo de 1992: Hidrocarburos sujetos a contribución recibidos en el año civil de 2006 en los territorios de Estados que eran Miembros del Fondo de 1992 al 31 de diciembre de 2007	164
XXI	Fondo Complementario: Hidrocarburos sujetos a contribución recibidos en el año civil de 2006 en los territorios de Estados que eran Miembros del Fondo Complementario al 31 de diciembre de 2007	165
XXII	Fondo de 1971: Resumen de siniestros	166
XXIII	Fondo de 1992: Resumen de siniestros	188

PREFACIO

En 2007, mi Gobierno tuvo el sumo placer de acoger en Canadá a los FIDAC, cuando las reuniones de los órganos rectores se celebraron en Montreal, en junio de ese año. Era la primera vez en la historia de los FIDAC que los órganos rectores se reunían fuera de Londres. Las reuniones de marzo de 2008 también tendrán lugar fuera del Reino Unido, gracias a la generosidad del Gobierno de Mónaco. Aun cuando las reuniones irán celebrándose progresivamente de nuevo en la restaurada sede de la Organización Marítima Internacional (OMI) en Londres, confió en que no sea ésta la última vez que las reuniones se celebren en el extranjero, pues ello no sólo ofrece una útil oportunidad para que el personal y los representantes del sector a nivel local, que de otra manera no podrían quizá hacerlo, participen en ellas, sino que contribuye a aumentar la visibilidad e imprime una mayor consciencia sobre los FIDAC en los Estados Miembros.

En la reunión de octubre de 2007, la Asamblea del Fondo de 1992 tomó la importante decisión de establecer un Grupo de enfoque para que preparase un proyecto de Protocolo al Convenio SNP. Es de esperar que el Protocolo resuelva tres aspectos que han venido impidiendo que los Estados ratifiquen el Convenio, a saber, el concepto de “receptor”, las contribuciones a la cuenta GNL y la falta de presentación de informes sobre la carga no sujeta a contribución. Confío sinceramente en que el Protocolo entre en vigor muy pronto, de modo que cuando se produzca un siniestro grave relacionado con sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, las víctimas de los daños puedan acogerse a un régimen internacional de indemnización, al igual que sucede con las víctimas de los derrames de hidrocarburos procedentes de los buques tanque.

Todo régimen internacional ha de avanzar para seguir siendo eficaz. Es causa de satisfacción poder observar que los Estados continúan adhiriéndose tanto al Fondo de 1992 como al Fondo Complementario, demostrando así que valoran el sistema, y como resultado, el Fondo de 1992 contará muy pronto con más de 100 Estados Miembros. Es asimismo grato ver que el acuerdo STOPIA de 2006, que fue concebido para repartir los costes de los siniestros relacionados con pequeños petroleros de manera más equitativa entre los intereses del buque y los intereses de la carga, está funcionando muy bien en la práctica. También ha desarrollado una excelente labor, durante el año 2007, el Grupo de Trabajo creado



Jerry Rysanek

para fomentar los buques de calidad en el transporte marítimo de hidrocarburos.

La importancia del régimen internacional se ha visto reforzada durante el año 2007 a raíz de haberse producido dos graves siniestros: el *Volgoneft 139*, que afectó a la Federación de Rusia y a Ucrania y el *Hebei Spirit*, que provocó una extensa contaminación en la República de Corea. Como siempre, es importante que el sistema esté en posición de facilitar una pronta y eficaz indemnización, con objeto de reducir al mínimo los efectos que sobre las víctimas tienen estos derrames de hidrocarburos.

Desearía concluir, dando las gracias, en nombre de los órganos rectores, a todos aquellos que han presidido las reuniones de los FIDAC durante 2007: el Sr. John Gillies (Australia), el Contralmirante Giancarlo Olimbo (Italia), la Sra. Teresa Martins de Oliveira (Portugal) y la Sra. Birgit Sølling Olsen (Dinamarca). También quisiera felicitar al nuevo Director de los FIDAC, el Sr. Willen Oosterveen, al cumplirse su primer año en el cargo.

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 £47,5 millones o US\$93,5 millones).¹ La cuantía máxima de indemnización pagadera por el Fondo de 1992 por cualquier siniestro es de 203 millones de DEG (unos £161 millones o US\$316 millones) respecto a los siniestros ocurridos a partir del 1 de noviembre de 2003 inclusive. Para los siniestros que ocurrieran antes de esa fecha, la cuantía máxima pagadera es de

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 31 de diciembre de 2007 (en ese día 1 DEG = £0,7916 o US\$1,5576), 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.

135 millones de DEG (unos £107 millones o US\$210 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 (£594 millones o US\$1 168 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 por todos los Estados Miembros y un Comité Ejecutivo de 15 Estados Miembros elegidos por la Asamblea. La principal función del Comité Ejecutivo es tomar decisiones sobre la política relativa a la admisibilidad de las reclamaciones de indemnización. El Fondo Complementario se rige por una Asamblea compuesta por 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 la sesión en Montreal, Canadá, en junio de 2007

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

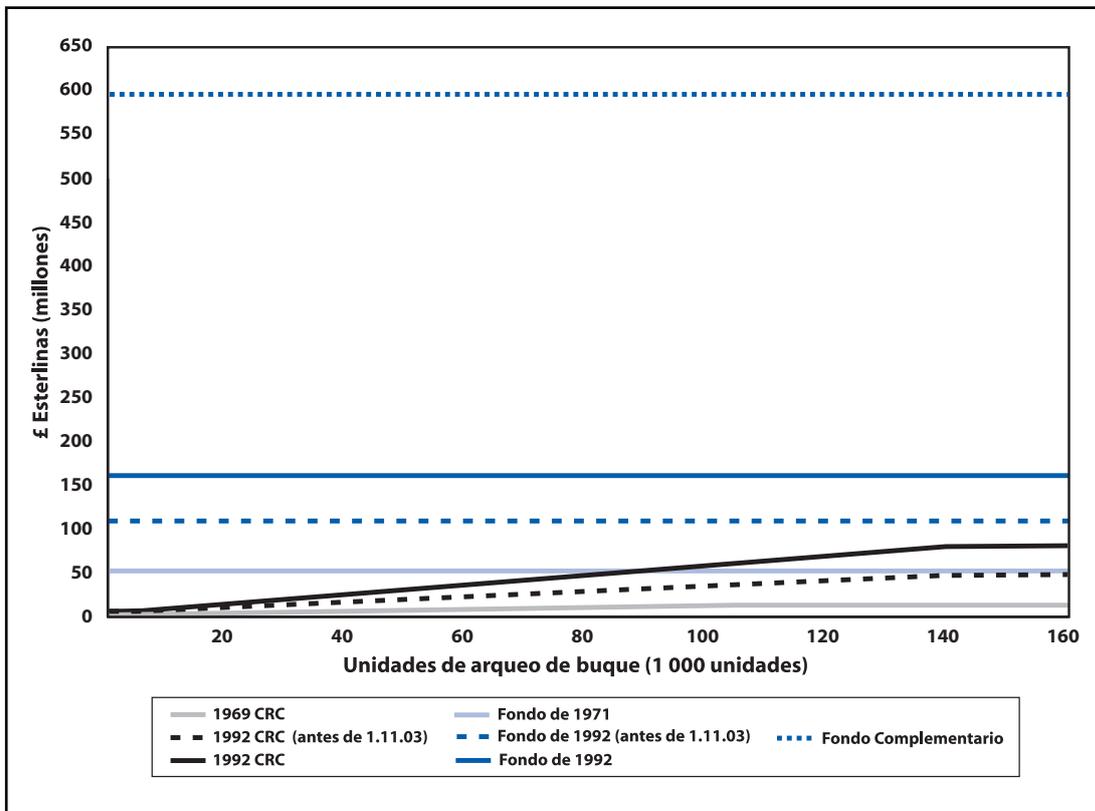
medidas que solamente eliminan la amenaza, es decir, medidas preventivas que tienen tal éxito que de hecho no se produce un derrame de hidrocarburos procedente del buque tanque involucrado. Conforme a los Convenios de 1992 y al Protocolo relativo al Fondo Complementario, no obstante, los gastos contraídos 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 (£2,4 millones o US\$4,7 millones)	4 510 000 DEG (£3,6 millones o US\$7 millones)
Buque comprendido entre 5 000 y 140 000 unidades de arqueo bruto	3 000 000 DEG (£2,4 millones o US\$4,7 millones) más 420 DEG (£332 o US\$654) por cada unidad adicional de arqueo	4 510 000 DEG (£3,6 millones o US\$7 millones) más 631 DEG (£499 o US\$983) por cada unidad adicional de arqueo
Buque de arqueo bruto igual o superior a 140 000 unidades	59 700 000 DEG (£47 millones o US\$9,3 millones)	89 770 000 DEG (£71 millones o US\$140 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) (£105 o US\$207) por tonelada del arqueado del buque o 14 millones de DEG (£11 millones o US\$22 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 en el cuadro de esta página.

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 cuando aquellos que sufren daños debidos a la contaminación por hidrocarburos 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 (£47,5 millones o US\$93,5 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 (£161 millones o US\$316 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 (unos £107 millones o US\$210 millones). Las cuantías máximas incluyen las sumas efectivamente pagadas por el propietario del buque en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil que se aplica.

El Fondo Complementario pone a disposición una indemnización adicional de modo que la cuantía total pagadera por cualquier siniestro relativo a daños debidos a la contaminación por hidrocarburos en un Estado que sea Miembro de ese Fondo sea de 750 millones de DEG (£594 millones o US\$1 168 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 la 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. Sin

embargo, siete de estos Estados no lo han hecho todavía, a saber Benin, Côte d'Ivoire, Gambia, Guyana, Kuwait, Mauritania y la República Árabe Siria. Indonesia, que era anteriormente miembro del Convenio del Fondo de 1971, aún no ha pasado a ser 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. A

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

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

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

Kiribati	5 de febrero de 2008	Hungría	30 de marzo de 2008
Islas Cook	12 de marzo de 2008	Ecuador	11 de diciembre de 2008

finales de 2007, 98 Estados eran Miembros del Fondo de 1992 y otros cuatro Estados se han adherido al Convenio del Fondo de 1992 y pasarán a ser Miembros del Fondo de 1992 durante 2008. La lista de Estados que se han adherido al Convenio del Fondo de 1992 figura en la página 19.

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, 20 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 marzo de 2008, como se indica a continuación.

3.4 Evolución a través de los años

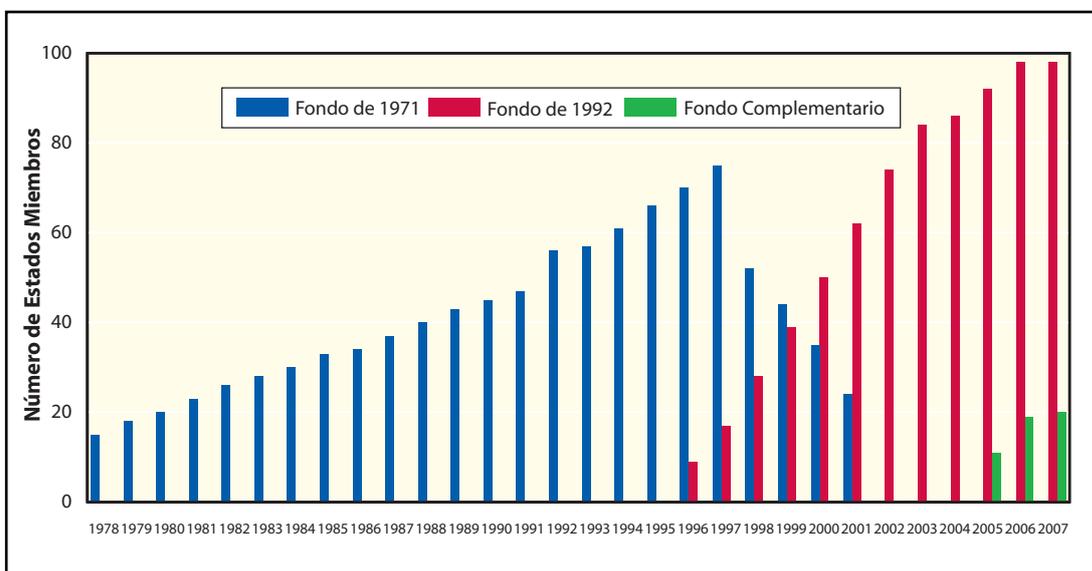
El gráfico de esta página representa la evolución con respecto al número de Estados Miembros de los Fondos de 1971, de 1992 y del Fondo Complementario a través de los años.

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

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

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

Hungría	30 de marzo de 2008
---------	---------------------



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

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 y facilitar información sobre las actividades del Fondo. A este fin, el Director y otros miembros de la Secretaría visitaron algunos Estados Miembros y varios Estados no Miembros en 2007, participando en seminarios y conferencias, y dictando conferencias sobre responsabilidad e indemnización de los daños debidos a la contaminación por hidrocarburos y acerca del funcionamiento del Fondo de 1992. Además tuvieron conversaciones a este fin con representantes gubernamentales de Estados no Miembros en relación con las reuniones en la OMI, en particular durante los períodos de sesiones del Consejo y Comité Jurídico de la OMI.

Siempre que fue posible, y 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 miembros de la Secretaría aprovecharon su participación en seminarios y conferencias, o viajes relacionados con siniestros, para celebrar conversaciones con funcionarios gubernamentales y otras partes interesadas, en los países en cuestión o en la respectiva región.

Además, miembros de la Secretaría participaron en talleres sobre la tramitación de reclamaciones de indemnización en Estados Miembros y Estados no Miembros (Bulgaria, Congo, Egipto, Ghana, Guinea Ecuatorial y Turquía) e hicieron presentaciones en reuniones de organizaciones intergubernamentales e internacionales no gubernamentales que gozan del rango de observador ante los FIDAC.

Los miembros de la Secretaría también han dado conferencias en el Instituto de Derecho Marítimo de la Universidad de Southampton (Reino Unido). Estudiantes de las Universidades de Amberes, Gante (Bélgica), Bilbao y Valencia (España) y del Tribunal Internacional sobre el Derecho del Mar en Hamburgo (Alemania) han visitado la Secretaría, como también han hecho otros órganos interesados en las actividades de los FIDAC. En tales ocasiones el Director y otros miembros de la Secretaría han dictado conferencias en la organización acerca del funcionamiento del Fondo.

Tal como le solicitara la Asamblea del Fondo de 1992, los FIDAC han continuado dando alta prioridad a los preparativos para la entrada en vigor del Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 1996 (Convenio SNP). A este respecto, la Secretaría del FIDAC hizo una serie de presentaciones sobre diferentes aspectos del Convenio SNP en tres seminarios organizados por la Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA) en Malta, Polonia y Portugal, así como en un seminario en Dinamarca organizado por la Autoridad Marítima de Dinamarca. La Secretaría participó también en reuniones intersecciones de Estados Miembros en relación con los trabajos para ratificar el Convenio SNP.

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 2007, los Estados no Miembros que se indican en el cuadro abajo gozaban del rango de

ESTADOS NO MIEMBROS CON RANGO DE OBSERVADOR

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

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:

- 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)
- Naciones Unidas
- Organización Marítima Internacional (OMI)
- Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA)

Los FIDAC mantienen lazos particularmente estrechos con la OMI, y se han concertado acuerdos de cooperación entre los Fondos y esa Organización. Durante 2007, la Secretaría representó a los FIDAC en las reuniones de la Asamblea, el 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, y en la Conferencia Diplomática Internacional sobre la Remoción de Restos de Naufragio.

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 Marítimas (CPMR)
- 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)
- Unión Internacional de Aseguradores Marítimos (IUMI)
- Unión Internacional de Salvadores (ISU)
- Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza y sus Recursos (UICN)

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 2007, se continuó añadiendo al sitio web información sobre conferencias, seminarios y talleres en los que participaron los integrantes de la Secretaría de los FIDAC, reflejando las crecientes actividades de información de las Organizaciones.

Los FIDAC tienen además un sitio web dedicado al Convenio SNP (<http://www.hnsconvention.org>).

4.4 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. El proyecto para incluir todos los documentos de las reuniones desde la constitución del Fondo de 1971 en noviembre de 1978 finalizó en 2007.

4.5 Base de datos de las Actas de Decisiones

Los FIDAC están en vías de establecer una base de datos de todas las decisiones adoptadas por los órganos rectores de los FIDAC desde su fundación en 1978. Una característica clave de la base de datos, que se basará en la Red y se establecerá al menos inicialmente en idioma inglés solamente, es que cada decisión irá acompañada de un resumen de la misma que

estará directamente ligado a los párrafos pertinentes en los documentos originales relativos a dicha decisión. La categorización de todas las decisiones y otra información pertinente, tal como las sentencias judiciales, se concluyó a fines de 2007. Una vez corregidas las pruebas, se elaborará una interfaz de base de datos, a fin de que ésta sea accesible en línea. La base de datos será actualizada después de cada sesión de los órganos rectores.

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 marzo y octubre de 2007. La sesión de marzo de 2007 fue presidida por la Sra. Teresa Martins de Oliveira (Portugal) y la sesión de octubre de 2007 por la Sra. Teresa Martins de Oliveira y el Sr. David Bruce (Islas Marshall), Vicepresidente del Consejo Administrativo del Fondo de 1971. Las principales decisiones adoptadas por el Consejo Administrativo en estas sesiones, relativas a siniestros en los que interviene el Fondo de 1971, se recogen en la sección 14 dentro del contexto de los siniestros concretos de



Teresa Martins de Oliveira

contaminación que afectan a dicho Fondo.

El Fondo de 1992 tiene una Asamblea compuesta por todos los Estados Miembros, y un Comité Ejecutivo compuesto por 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 conseguiría alcanzar quórum en futuras sesiones. La Asamblea aprobó, por tanto, una resolución 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 marzo de 2007 y la sesión ordinaria de otoño en octubre de 2007. Se celebró en junio de 2007 una sesión del Consejo Administrativo, actuando en nombre de la Asamblea porque ésta no consiguió alcanzar quórum. A invitación del Gobierno de Canadá, esta sesión se celebró en Montreal. Fue la primera vez en la historia de los FIDAC que se celebró una sesión de uno de los órganos rectores de los FIDAC fuera del Reino Unido. Las tres 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 2007. Las cuatro, celebradas en marzo, junio y octubre, fueron presididas 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 por todos los Estados que son Partes en el Protocolo relativo al Fondo Complementario. Celebró una sesión ordinaria en octubre de 2007 que fue presidida por el Contraalmirante Giancarlo Olimbo (Italia).

Decisiones relativas a las tres Organizaciones

Junio de 2007

- Los órganos rectores decidieron aceptar la amable invitación del Gobierno de Mónaco de celebrar las sesiones de marzo de 2008 de los órganos rectores de los FIDAC en Mónaco.

Octubre de 2007

- 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 2006, 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 internacionales y práctica óptima. La Asamblea del Fondo Complementario tomó nota del dictamen de auditoría sin reservas sobre los estados financieros de dicho Fondo para 2006, también tras un examen riguroso similar. Los órganos rectores de los tres Fondos aprobaron las cuentas para el ejercicio económico finalizado el 31 de diciembre de 2006 (véase la sección 8.4), recomendadas por el Órgano de Auditoría común de las Organizaciones.
- Los órganos rectores refrendaron la propuesta del Órgano de Auditoría común de emplear un procedimiento para la selección y el nombramiento del Auditor externo de los FIDAC en el futuro.
- 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).
- Se acordó que la Secretaría completase y corrigiese las pruebas de la base de datos de las Actas de las Decisiones. Se elaboraría entonces una interfaz para que la base de datos sea accesible en línea. La base de datos



John Gillies

sería actualizada después de cada sesión de los órganos rectores.

- Los órganos rectores aprobaron los cambios propuestos por la Secretaría en la redacción de los documentos y las Actas de las Decisiones. Dichos cambios serían revisados por los órganos rectores tras un plazo apropiado.

Decisiones relativas al Fondo de 1992 y al Fondo Complementario solamente

- Con respecto a la falta de presentación de informes sobre hidrocarburos arriba mencionada, se pidió al Órgano de Auditoría común de los FIDAC que refinase su propuesta de que los órganos rectores tomaran una decisión de principio, en el sentido de considerar normales las reclamaciones admisibles presentadas por una autoridad pública o agente de la administración de un Estado Miembro que estaba atrasado en la presentación de sus informes sobre hidrocarburos, pero que el pago de tales reclamaciones sería diferido hasta que se corrigiera completamente la deficiencia.
- La Asamblea decidió que, si bien era deseable que tantos buques como sea posible estén cubiertos por los acuerdos internacionales que aspiran a garantizar un reparto equitativo de la carga del régimen internacional de indemnización entre el



Contraalmirante Giancarlo Olimbo

sector naviero y el de los receptores de hidrocarburos, no eran necesarias ni deseables las enmiendas al STOPIA 2006 o al TOPIA 2006 en esta coyuntura para obligar a todos los propietarios de buques tanque inscritos en los P&I Clubs pertenecientes al International Group of P&I Clubs a ser partes en estos acuerdos. El Director, sin embargo, indicó su intención de observar con regularidad la situación e informar a los órganos rectores en futuras sesiones.

Decisiones relativas solamente al Fondo de 1992

Junio de 2007

- Se acordó que se elaborase una nueva versión del Manual de Reclamaciones del Fondo de 1992 para incluir los subcriterios propuestos por el Director para las reclamaciones por los costes de la extracción de hidrocarburos restantes de buques hundidos.
- Se acordó publicar como documento del Fondo la versión destinada a los expertos de Orientaciones sobre los métodos para evaluar las pérdidas en los sectores de pesquería, maricultura y elaboración de pescado.

Octubre de 2007

- La Asamblea eligió a los siguientes

delegados para que ocupasen cargos hasta la próxima sesión ordinaria de la Asamblea:

Presidente: Sr. Jerry Rysanek (Canadá)

Primer Vicepresidente: Profesor Seiichi Ochiai (Japón)

Segundo Vicepresidente: Sr. Edward K. Tawiah (Ghana)

- La Asamblea del Fondo de 1992 tomó nota de que el Director había venido señalando a la atención de los Estados que ratificaron el Convenio del Fondo de 1992 la importancia de que incorporen a su legislación nacional los Convenios de 1992, y les había ofrecido ayuda para preparar la legislación necesaria. En este contexto, la Asamblea encomendó al Director que mantuviera conversaciones oficiosas de índole exploratoria con la Secretaría de la OMI acerca del plan voluntario de auditoría de esta, teniendo en cuenta las complejas cuestiones del derecho de tratados involucradas en la implementación de los Convenios de 1992.
- La Asamblea del Fondo de 1992 tomó nota de que se estaba elaborando una nueva base de datos de tramitación de reclamaciones en la Organización, y que prestaría asistencia en la tramitación de siniestros cuando los demandantes, gobiernos, expertos y otras partes, pongan gran cantidad de datos a disposición del Fondo. Estos datos brindarían al Director información de gestión útil.
- La Asamblea del Fondo de 1992 eligió a los siguientes Estados miembros del Comité Ejecutivo del Fondo de 1992:

Alemania	Lituania
Australia	Malasia
Bahamas	Países Bajos
Dinamarca	Qatar
Gabón	República de Corea
India	Reino Unido
Italia	Venezuela
Japón	

- La Asamblea aprobó el presupuesto de 2008 de gastos administrativos para la Secretaría común por un total de £3 646 000.
- La Asamblea decidió recaudar contribuciones de £3 millones al Fondo General pagaderas al 1 de marzo de 2008. También decidió no recaudar contribuciones de 2007 a los Fondos de

- Reclamaciones Importantes del *Erika* y del *Prestige*.
- La Asamblea tomó nota del informe del Grupo de Trabajo sobre medidas no técnicas para fomentar los buques de calidad en el transporte marítimo de hidrocarburos, que había celebrado su segunda y tercera reuniones en marzo y junio de 2007 respectivamente (véase la sección 7).
 - 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). La Asamblea expresó su firme apoyo en principio por el Convenio SNP, basado en un sistema de responsabilidad compartida, e indicó su deseo de que continuasen los trabajos para resolver los problemas que actualmente obstaculizan la entrada en vigor del Convenio. La Asamblea decidió crear un Grupo de Trabajo ('el Grupo de enfoque SNP'), cuyo Presidente sería el Sr. Alfred Popp (Canadá), con el fin de facilitar la rápida entrada en vigor del Convenio SNP (véase la sección 11).
 - La Asamblea tomó nota de que la Autoridad Marítima y Portuaria de Singapur (MPA) y la International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF) habían firmado el 24 de septiembre de 2007 un Memorando de Entendimiento (MOU) sobre recursos de lucha contra los derrames de hidrocarburos. Este MOU, que estaría en vigor por un periodo tres años y se revisaría en 2009, establecía un cuadro de tarifas, con el refrendo de ITOPF, para el despliegue de recursos de lucha contra la contaminación, bajo la dirección de la MPA, para responder a los siniestros de contaminación ocasionados por buques registrados en el International Group of P&I Clubs. La Asamblea decidió respaldar dicha iniciativa.

Decisiones relativas solamente al Fondo Complementario

Octubre de 2007

- La Asamblea eligió a los siguientes delegados para que asumieran cargos hasta la próxima sesión ordinaria de la Asamblea: Presidente: Contraalmirante Giancarlo Olimbo (Italia)
Primera Vicepresidenta: Sra. Birgit Sølling Olsen (Dinamarca)
Segundo Vicepresidente: Sr. Yukio Yamashita (Japón)
- La Asamblea del Fondo Complementario aprobó el presupuesto de 2008 para los gastos administrativos del Fondo Complementario por un total de £63 500 (incluida la comisión de administración de £50 000 pagadera al Fondo de 1992).
- La Asamblea decidió mantener un capital de trabajo de £1 millón, como se decidió en octubre de 2005.
- La Asamblea decidió no recaudar contribuciones de 2007 al Fondo General.

Decisiones relativas solamente al Fondo de 1971

Octubre de 2007

- El Consejo Administrativo reeligió a la Sra. Teresa Martins de Oliveira (Portugal) como Presidenta y eligió al Capitán David J. F. Bruce (Islas Marshall) como Vicepresidente.
- El Consejo Administrativo tomó nota de que, una vez efectuado el último pago respectodel siniestro del *Pontoon 300*, habría un superávit en el Fondo de Reclamaciones Importantes de aproximadamente £2,3 millones, incluidos intereses, al 1 de marzo de 2008. El Consejo decidió reembolsar este superávit a los contribuyentes a este Fondo de Reclamaciones Importantes el 1 de marzo de 2008 y transferir el saldo restante al Fondo General.
- El Consejo Administrativo tomó nota de que se preveía que para fines de 2008 sólo habría reclamaciones de resarcimiento o

indemnización pendientes respecto del siniestro del *Nissos Amorgos* y, posiblemente, respecto de los siniestros del *Iliad* y *Alambra*. También tomó nota de que el Fondo de 1971 tal vez interviniese aún en recursos respecto del siniestro del *Vistabella* y del *Al Jaziah 1* y que tal vez estuviesen pendientes cuestiones relativas a los costes con respecto a otros siniestros.

- El Consejo Administrativo decidió

no recaudar contribuciones de 2007 a los Fondos de Reclamaciones Importantes respecto de los siniestros del *Vistabella* y *Nissos Amorgos* (véase la sección 9.2).

- El Consejo Administrativo aprobó el presupuesto de 2008 para los gastos administrativos del Fondo de 1971 con un total de £475 000 (incluida la comisión de administración de £210 000 pagadera al Fondo de 1992).



Kristine Burr, Viceministra Adjunta (Política), Transport Canada, hablando en la recepción a invitación del Gobierno de Canadá durante las reuniones de junio de 2007 en Montreal, Canadá

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.

6.2 Siniestros pendientes

La terminación del Convenio del Fondo de 1971 no entraña la inmediata liquidación del Fondo de 1971, ya que la Organización tiene que cumplir con sus obligaciones respecto a los siniestros pendientes. En 2007 se hicieron notables progresos en la disolución del Fondo de 1971. Se espera que para fines de 2008 sólo queden pendientes reclamaciones de indemnización o resarcimiento respecto a un número muy reducido de siniestros, y es posible que el Fondo de 1971 aún pueda estar involucrado en procedimientos de recurso o cuestiones pendientes relacionadas con los costes respecto a otros siniestros.

6.3 Distribución de los haberes restantes del Fondo de 1971

El artículo 44.2 del Convenio del Fondo de 1971 trata sobre la distribución de los haberes restantes del Fondo de 1971, que dice lo siguiente:

La Asamblea tomará todas las medidas adecuadas para llevar a cabo la liquidación del Fondo, incluida la distribución equitativa, entre las personas que hayan contribuido al mismo, de cualesquiera bienes que puedan quedar.

Los haberes restantes constarán de los saldos, de haberlos, de los tres Fondos de Reclamaciones Importantes restantes y del Fondo General.

6.4 Contribuyentes morosos

Ha habido una mejora sobre la situación de las contribuciones durante los últimos cinco años. La cuantía total de los principales atrasos ha disminuido de £930 000 en octubre de 2002 a £311 004 en diciembre de 2007. Ello representa

un 0,081% del total de la cuantía recaudada por el Fondo de 1971 durante el periodo 1978-2003 (el año de la última recaudación). El número de contribuyentes morosos ha descendido de 27 a 11, de los cuales cinco están localizados en la antigua URSS (pero no en la Federación de Rusia) y tres están localizados en la antigua República Federal Socialista de Yugoslavia.

A lo largo de 2007, el Director continuó sus esfuerzos para hacer que los contribuyentes morosos paguen los atrasos que adeudan. Se recordó a los contribuyentes sus contribuciones pendientes mediante carta o telefax y el Director escribió a los contribuyentes con atrasos importantes, explicando la base jurídica de su obligación de pagar y clarificando que el Fondo de 1971 podría emprender acciones judiciales para recobrar las cuantías pendientes. En algunos casos los abogados del Fondo en los Estados interesados se han puesto en contacto con el contribuyente con atraso y han exigido que se efectúe el pago. En algunas ocasiones la Secretaría se ha puesto en contacto directamente con una persona que trabaja en la entidad morosa para exigir que se efectúe el pago y en algunos casos los miembros de las delegaciones de los Estados interesados han prestado ayuda. El Director continuará sus esfuerzos y considerará, caso por caso, si convendría entablar acciones judiciales contra un determinado contribuyente.

6.5 Falta de presentación de informes sobre hidrocarburos

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 la 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 la 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 de hidrocarburos 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 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 mayor y eficaz coordinación 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 primas 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



Birgit Solling Olsen

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

7.2 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; y
- 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 además emprender un estudio para determinar hasta qué punto el Grupo de Trabajo debe centrar su atención principal en los buques que quedan fuera del ámbito de las sociedades de clasificación que pertenecen a la International Association of Classification Societies (IACS) y las aseguradoras P&I pertenecientes al International Group of P&I Clubs.

7.3 Segunda reunión del Grupo de Trabajo

La segunda reunión del Grupo de Trabajo, celebrada el 15 de marzo de 2007, continuó discutiendo procedimientos y prácticas actuales y proyectadas del sector de los seguros marítimos y los Estados para fomentar los buques de calidad. En particular, el Grupo de Trabajo tomó nota de una serie de medidas recientemente adoptadas por el International Group of P&I Clubs para contribuir positivamente a los empeños globales para mejorar la calidad de los buques y las normas de seguridad. En las discusiones se debatió además el intercambio de información acerca de la calidad de los buques y posibles obstáculos al compartir esa información.

El Grupo de Trabajo consideró además los resultados de su estudio, arriba mencionado, y concluyó que los buques que quedan fuera del ámbito de las sociedades de clasificación pertenecientes a la IACS y fuera del ámbito de los P&I Clubs que pertenecen al International Group of P&I Clubs no eran más susceptibles de intervenir en siniestros debidos a la contaminación que los buques comprendidos dentro del ámbito de la IACS y del International Group of P&I Clubs. Se decidió que esto no debería ser, por tanto, el centro principal de atención del Grupo de Trabajo.

7.4 Tercera reunión del Grupo de Trabajo

La tercera reunión del Grupo de Trabajo, celebrada el 14 de junio de 2007, se centró en dos categorías principales: prácticas del sector de los seguros marítimos para fomentar los buques de calidad en el transporte marítimo de hidrocarburos, incluido el intercambio de información dentro del sector y posibles obstáculos al compartir esa información, y prácticas de los Estados Miembros para fomentar los buques de calidad en el transporte marítimo de hidrocarburos, y más específicamente si esas prácticas se podían mejorar de algún modo.

Prácticas del sector de los seguros marítimos para fomentar los buques de calidad

El Grupo de Trabajo tomó nota de los resultados de los debates que tuvieron lugar en mayo entre la Secretaría, la Unión Internacional de Aseguradores Marítimos (IUMI) y el Group of P&I Clubs con respecto a qué preguntas se deben incluir en el estudio propuesto por la CMI. El Grupo de Trabajo invitó a la CMI a proceder

basándose en nuevas consultas con la Secretaría, la IUMI y el International Group of P&I Clubs, y decidió que el estudio debería centrarse en las dificultades que encuentran los aseguradores de la propiedad.

El Grupo de Trabajo asimismo concluyó que, basándose en la información recibida y teniendo en cuenta el pequeñísimo número de los siniestros involucrados, no se había discernido tendencia alguna de que había aumentado o disminuido la frecuencia de los derrames que involucrasen a buques fuera del ámbito del International Group of P&I Clubs y que en algunos años había habido uno o dos derrames mientras que en otros, incluidos años recientes, no había habido derrames.

Prácticas de los Estados Miembros para fomentar los buques de calidad

El Grupo de Trabajo tomó nota de los procesos de certificación CRC en Alemania y Liberia. El Grupo de Trabajo también debatió una propuesta presentada por Canadá y Francia, de que, si el Grupo de Trabajo está de acuerdo en formular

una recomendación a la Asamblea respecto a la autoridad de los Estados Miembros para extender o retirar certificados CRC basándose en la calidad del buque, se debería considerar la elaboración de medidas que relacionen la calidad del buque con la expedición y la retirada de los certificados CRC. La Presidenta concluyó que, si bien el Grupo de Trabajo había tenido un debate cabal sobre el tema, como no había habido una clara mayoría a favor de las propuestas, todavía no estaba en situación de formular recomendaciones a la Asamblea. La Presidenta invitó a los Estados que desearan que el Grupo de Trabajo examinase la cuestión más a fondo a consultar con otros Estados antes de la próxima reunión del Grupo de Trabajo, con vistas a conseguir un apoyo más amplio y volver a la cuarta reunión del Grupo de Trabajo con una propuesta revisada.

7.5 Próxima reunión del Grupo de Trabajo

La próxima reunión del Grupo de Trabajo se celebrará en Mónaco durante la semana del 10 de marzo de 2008.

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. 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 Gestión de riesgos

En 2007, 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. Se ha efectuado la proyección y la evaluación de los subriesgos relativos a los riesgos financieros, gestión de recursos humanos, proceso de tramitación de las reclamaciones y continuidad empresarial. 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 2008.

8.3 Estados financieros de 2006

Como en años anteriores, los estados financieros del Fondo de 1971, del Fondo de 1992 y del Fondo Complementario fueron verificados por el Interventor y el Auditor General del Reino Unido.

Los estados financieros del Fondo de 1971, del Fondo de 1992 y del Fondo Complementario para el periodo comprendido entre el 1 de enero al 31 de diciembre de 2006 fueron aprobados por los respectivos órganos rectores durante las sesiones de octubre de 2007.

Los informes del Auditor concernientes al Fondo de 1971 y al 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) (£791 000) o por el Fondo de 1992, de 4 millones de DEG (£3,16 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, el Auditor externo decidió no presentar ningún informe sobre las cuentas. 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 £3 288 865 en 2006, comparados con una consignación presupuestaria de £3 601 900.

Fondo de 1971

No se adeudaban contribuciones anuales con respecto al Fondo General en 2006 debido a que ya no es posible imponer contribuciones al Fondo General. No se adeudaban contribuciones con respecto a ninguno de los Fondos de Reclamaciones Importantes en 2006.

Las obligaciones totales contraídas por el Fondo de 1971 en 2006 ascendieron a £290 640, sobre todo respecto a la comisión de administración pagadera al Fondo de 1992 por la administración de la Secretaría común.

Reclamaciones y gastos relacionados con reclamaciones durante 2006 ascendieron a £624 840. La mayor parte de estos gastos se relacionaba con dos casos, a saber, los siniestros del *Pontoon 300* e *Iliad*.

El balance del Fondo de 1971 al 31 de diciembre de 2006 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 £39 millones respecto a reclamaciones derivadas de once siniestros.

Fondo de 1992

No se adeudaban contribuciones respecto al Fondo General y al Fondo de Reclamaciones Importantes en 2006.

Reclamaciones y gastos relacionados con reclamaciones durante 2006 ascendieron a £56,8 millones. Los pagos se relacionaron sobre todo con los siniestros del *Erika* y el *Prestige*.

El balance del Fondo de 1992 al 31 de diciembre de 2006 se reproduce en el Anexo XIII. Se presentan asimismo los saldos de los diversos Fondos de Reclamaciones Importantes. El pasivo contingente se estimó en £67,4 millones respecto a reclamaciones y gastos relacionados con reclamaciones derivados de ocho siniestros.

Fondo Complementario

Las obligaciones totales contraídas por el Fondo Complementario en 2006 ascendieron a £81 996, sobre todo respecto a la comisión de administración pagadera al Fondo de 1992 por la administración de la Secretaría común. No hubo siniestros en los que el Fondo Complementario interviniera en 2006.

8.4 Estados financieros de 2007

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 2007 serán presentados al Auditor externo en la primavera de 2008 y serán presentados a los respectivos órganos rectores para la aprobación en las sesiones de octubre de 2008. Estas cuentas se reproducirán en el Informe Anual de 2008 de los FIDAC.

Se facilita la siguiente información preliminar sobre las operaciones financieras durante 2007. Las cifras, que se han redondeado, aún no han sido revisadas por el Auditor externo. Se presentan más detalles en los Anexos XVII, XVIII y XIX respectivamente.

Los gastos administrativos del funcionamiento de la Secretaría común en 2007 ascienden a un total aproximado de £3 millones, comparados con una consignación presupuestaria de £3 590 750.

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 contraídos por el Fondo de 1971 durante 2007 fue de aproximadamente £514 000, de los cuales unas £212 000 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

Se adeudaban contribuciones de £3 millones al Fondo General en 2007.

Los pagos de reclamaciones del Fondo de 1992 durante 2007 ascendieron a un total aproximado de £10 252 000, de los cuales unos £3 millones se relacionaban con el siniestro del *Prestige*, £2 millones al siniestro del *Erika* y £4 millones al siniestro del *Solar 1*. Los pagos efectuados para liquidar reclamaciones derivadas del siniestro del *Solar 1* han sido reembolsados por el asegurador del propietario del buque en virtud del acuerdo STOPIA 2006.

Fondo Complementario

Se adeudaban contribuciones de £1,4 millones al Fondo General en 2007.

El Fondo Complementario pagó una comisión de administración de £70 000 al Fondo de 1992 por los costes administrativos de la Secretaría común. Los préstamos tomados por el Fondo Complementario antes del recibo de contribuciones e intereses sobre estos préstamos fueron reembolsados al Fondo de 1992 en 2007.

No hubo siniestros en los que interviniera el Fondo Complementario en 2007.

8.5 Inversión de fondos

Política de inversión

De conformidad con los Reglamentos financieros de los FIDAC, el Director es responsable de la inversión de los 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 2007 en varios bancos y una sociedad de crédito hipotecario. Al 31 de diciembre de 2007, las carteras de inversiones ascendieron a un total aproximado de £9,5 millones para el Fondo de 1971, £91,5 millones relativo al Fondo de 1992, y £1,1 millones relativo al Fondo Complementario. Los intereses devengados en 2007 por las inversiones ascendieron a £0,5 millones para el Fondo de 1971, £5,3 millones para el Fondo de 1992 y £53 000 para el Fondo Complementario.

Órgano Asesor de Inversiones

El Fondo de 1971, el Fondo de 1992 y el Fondo Complementario cuentan con un Órgano Asesor de Inversiones, compuesto por 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 2007, 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 cada año un informe a los órganos rectores.

8.6 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 2007, 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 y recomendó que los órganos rectores aprobaran las cuentas para

el ejercicio económico de 2006. Continuó la cooperación con el Órgano Asesor de Inversiones.

En su informe a los órganos rectores, el Órgano de Auditoría reiteró su gran preocupación de que una serie de Estados no cumplían sus obligaciones de tratado de presentar los informes sobre hidrocarburos, ya que sin estos 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.

En 2007, el Órgano de Auditoría presentó una propuesta sobre el procedimiento para nombrar al Auditor externo, que fue aprobada por los órganos rectores en la sesión de otoño.

9 CONTRIBUCIONES

9.1 El sistema de contribuciones

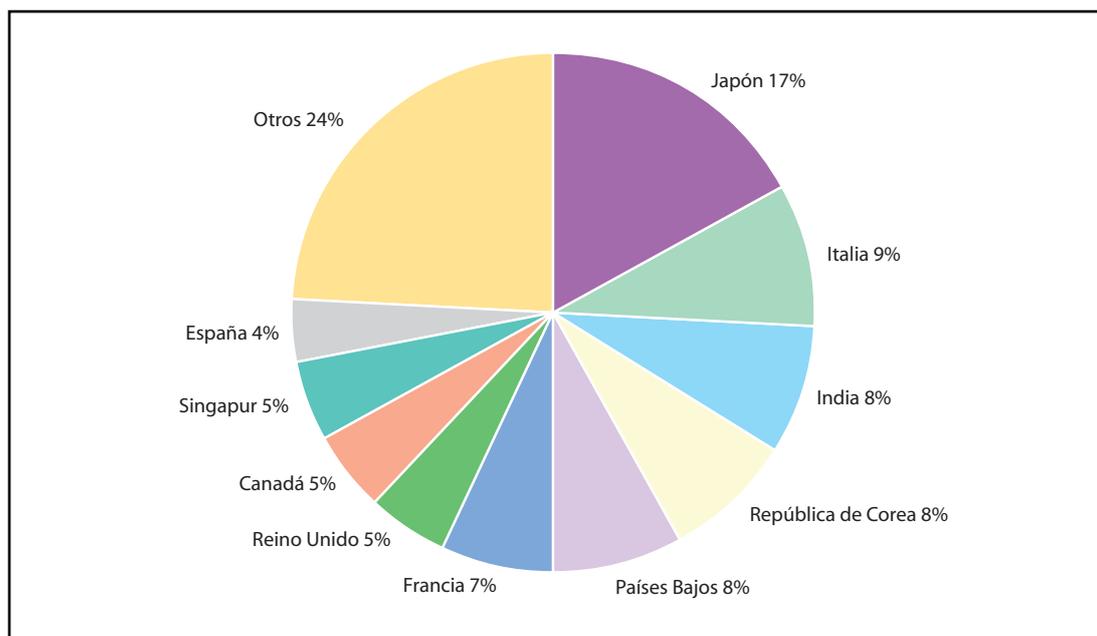
Base para la recaudación de contribuciones

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.

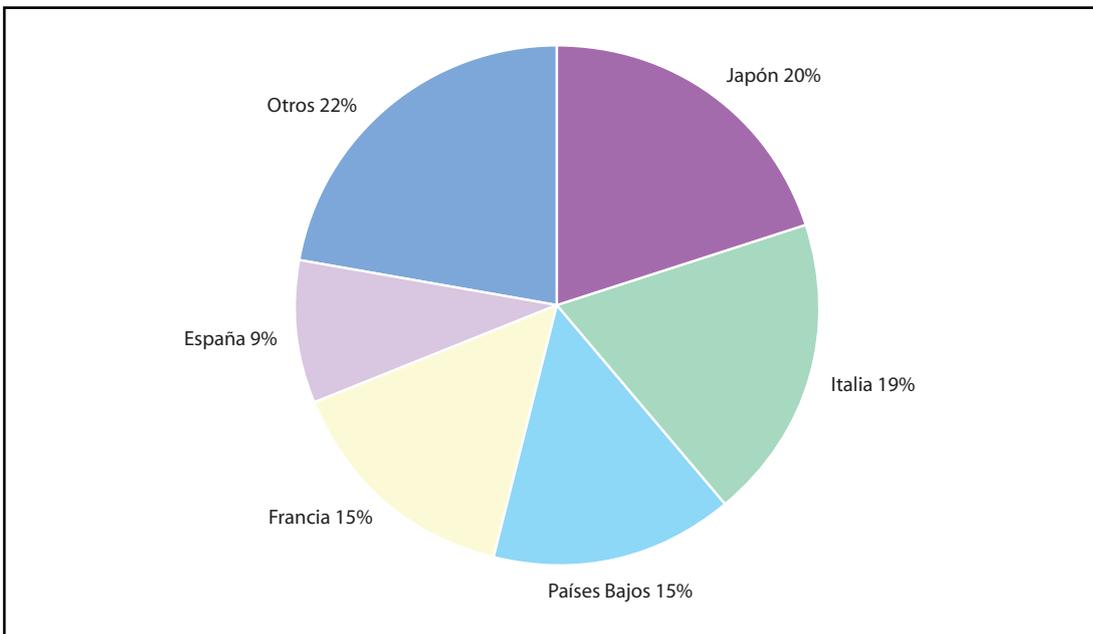
En lo que respecta al Fondo Complementario, a efectos de contribuciones se considerará que se han recibido por lo menos 1 millón de toneladas de hidrocarburos sujetos a contribución cada año civil en cada Estado Miembro de ese Fondo. Si la cantidad global de hidrocarburos sujetos a contribución recibida 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 cuestión por medio



Fondo de 1992: Contribuciones de 2007 al Fondo General (basados en informes de hidrocarburos de 2006)



Fondo Complementario: Contribuciones de 2007 al Fondo General (no se recaudaron contribuciones de 2007)

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 Miembros fue examinada de nuevo en las sesiones de octubre de 2007 de los órganos rectores de los tres Fondos. En esa fecha, un total de 37 Estados tenían informes sobre hidrocarburos pendientes respecto a los Fondos de 1971 y 1992. Los informes sobre hidrocarburos de diez Estados estuvieron pendientes entre cuatro y diez años. Diez Estados no habían presentado informes sobre hidrocarburos desde su adhesión al Fondo respectivo. El número total de informes pendientes había aumentado de 93 en octubre de 2006 a 116 en octubre de 2007, lo que representa un aumento del 25%. No hubo informes sobre hidrocarburos pendientes en lo que respecta al Fondo Complementario.

de presentación de los informes sobre hidrocarburos por parte de una serie de Estados Miembros había sido una cuestión muy seria durante varios años. 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 8.6). Una propuesta, que recomienda una decisión sobre la política de retener las transacciones y pagos de reclamaciones con las autoridades públicas de los Estados Miembros que no han presentado todos los informes sobre hidrocarburos hasta que efectivamente se hayan efectuado, fue presentada por el Órgano de Auditoría a los órganos rectores en las sesiones de octubre de 2007. La Asamblea del Fondo de 1992 expresó su gratitud hacia el Órgano de Auditoría por la propuesta e invitó a presentar un documento en una sesión futura de la Asamblea antes de refinar la propuesta en vista de los debates en las sesiones de octubre de 2007.

El Consejo Administrativo del Fondo de 1971 y la Asamblea del Fondo de 1992 encargaron al Director que prosiguiera con sus esfuerzos para obtener los informes sobre hidrocarburos

pendientes e instaron a todas las delegaciones a cooperar con la Secretaría para cerciorarse de que los Estados cumplieran sus obligaciones de tratado 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 constante 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 sobre 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, los órganos rectores fijan 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 Recaudación de contribuciones/reembolsos

Fondo de 1971

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

Contribuciones de 2006

El Consejo Administrativo del Fondo de 1971 decidió en octubre de 2006 que no se recaudarían contribuciones de 2006 respecto a los tres Fondos de Reclamaciones Importantes restantes, es decir, el *Vistabella*, *Nissos Amorgos* y *Pontoon 300*.

Contribuciones de 2007

El 1 de marzo de 2008, el Consejo Administrativo del Fondo de 1971 decidió reembolsar £2,2 millones a los contribuyentes al Fondo de Reclamaciones Importantes del *Pontoon 300*.

Fondo de 1992

Contribuciones de 2006 y 2007

La Asamblea del Fondo de 1992 decidió recaudar las contribuciones de 2006 y 2007, de £3 millones cada uno, al Fondo General del Fondo de 1992 a más tardar el 1 de marzo de 2007 y 1 de marzo de 2008 respectivamente. Se decidió asimismo que no se recaudarían contribuciones de 2006 y 2007 a los Fondos de Reclamaciones Importantes del *Erika* y del *Prestige*.

Fondo Complementario

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 Protocolo relativo al 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.

CONTRIBUCIONES ANUALES DE 2006 Y 2007 DE LOS FIDAC							
Organización	Año de contribución anual	Decisión de órgano rector		Fondo General/ Fondo de Reclamaciones Importantes	Suma total adeudada £	Año de hidrocarburos	Recaudación por tonelada £
FONDO DE 1971	2006	Octubre de 2006	Ninguna recaudación		0		
	2007	Octubre de 2007	Reembolso Vencido el 1 de marzo de 2008	<i>Pontoon 300, EAU</i>	-2 200 000	1997	-0,0017480
FONDO DE 1992	2006	Octubre de 2006	Vencido el 1 de marzo de 2007	Fondo General	3 000 000	2005	0,0020156
	2007	Octubre de 2007	Vencido el 1 de marzo de 2008	Fondo General	3 000 000	2006	0,0019699
FONDO COMPLEMENTARIO	2006	Octubre de 2006	Vencido el 1 de marzo de 2007	Fondo General	1 400 000	2005	0,0010889 (contribuyentes en Japón)
	2007	Octubre de 2007	Ninguna recaudación		0		0,0020154 (otros contribuyentes)

Contribuciones de 2007

En octubre de 2007, la Asamblea del Fondo Complementario decidió no recaudar contribuciones de 2007 al Fondo General.

9.3 Contribuciones al correr de los años

Los pormenores de las contribuciones de 2006 y 2007 de los FIDAC figuran en el cuadro de esta página.

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.

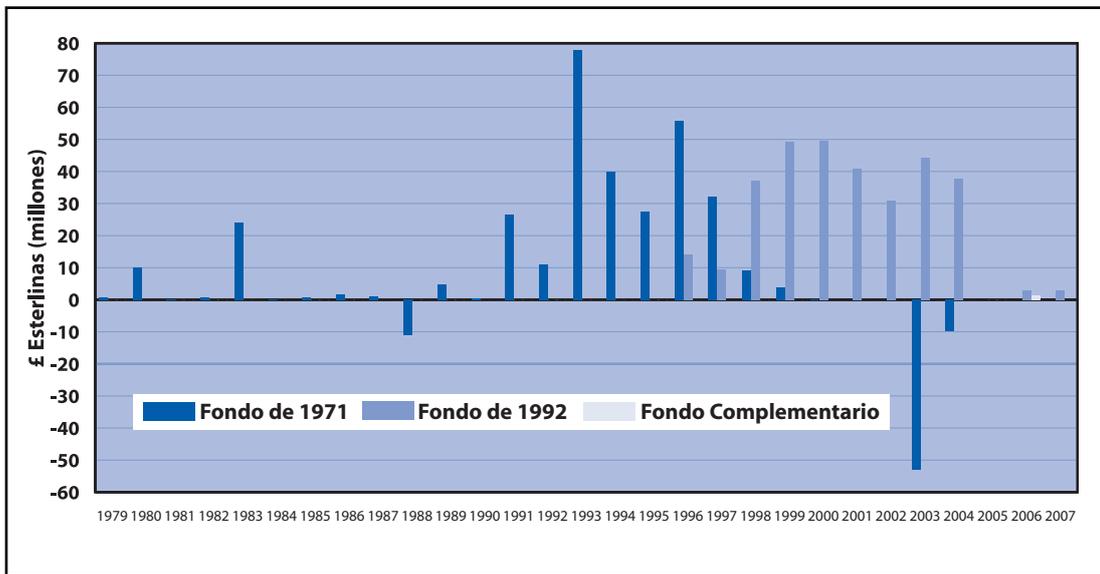
de £386 millones respecto al Fondo de 1971, se han efectuado reembolsos que ascienden a un total de £119 millones a los contribuyentes de este Fondo. Al 31 de diciembre de 2007 estaban pendientes £311 004, lo que representa el 0,08% de las cuantías recaudadas.

Fondo de 1992

La suma total recaudada al correr de los años es de £362 millones respecto al Fondo de 1992. Los contribuyentes a este Fondo han efectuado reembolsos que ascienden a un total de £42 millones. Al 31 de diciembre de 2007 estaban pendientes £386 177, lo que representa el 0,11% de las cuantías recaudadas.

Fondo Complementario

Se efectuó una recaudación de £1,4 millones relativa al Fondo Complementario en 2007. Al 31 de diciembre de 2007, no había contribuciones pendientes al Fondo Complementario.



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

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 la sesión de octubre de 2005, la Asamblea del Fondo de 1992 decidió que, en vista del hecho de que no había apoyo suficiente 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

En la sesión de marzo de 2005 de la Asamblea del Fondo de 1992, el International Group of P&I Clubs había ofrecido incrementar, con carácter voluntario, la cuantía de limitación aplicable a los pequeños petroleros, en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 por medio de un acuerdo que se conocerá como Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos procedentes de pequeños petroleros (STOPIA). STOPIA, que se aplica a los daños por contaminación en un Estado en que esté en vigor el Protocolo relativo al Fondo Complementario, es un contrato entre los propietarios de pequeños petroleros y sus respectivos P&I Club. Se aplica a todos los buques inscritos en uno de los P&I Clubs que son miembros del International Group de esos Clubs y reasegurados mediante los acuerdos de agrupamiento del International Group. El acuerdo entró en vigor el 3 de marzo de 2005, es decir la fecha de entrada en vigor del Protocolo relativo al Fondo Complementario.

En la sesión de la Asamblea de octubre de 2005, el International Group of P&I Clubs hizo otra propuesta, por la que se extendería STOPIA a todos los Estados Partes al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, así como establecer un segundo acuerdo que se conocerá

como el Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos procedentes de petroleros (TOPIA) a través del cual los Clubs resarcirían el Fondo Complementario con respecto al 50% de las cuantías pagadas en indemnizaciones por este Fondo. La Asamblea impartió instrucciones al Director para que colaborase con el International Group of P&I Clubs, 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 en la próxima sesión, y que proporcionase asesoría técnica y administrativa con vistas a consolidar el paquete y a garantizar que sea de cumplimiento obligatorio.

En la sesión de febrero de 2006, la Asamblea del Fondo de 1992 tomó nota de que el Director había facilitado reuniones entre el International Group of P&I Clubs y OCIMF, y que como resultado de estas reuniones, el International Group había elaborado un STOPIA revisado, que se denominará Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos procedentes de pequeños petroleros, 2006 (STOPIA 2006), y un segundo acuerdo, el Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos procedentes de petroleros (TOPIA 2006). Las enmiendas entraron en vigor el 20 de febrero de 2006.

10.3 Sinopsis de los acuerdos voluntarios

STOPIA 2006

El STOPIA 2006 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 y su respectivo P&I Club que incrementa, 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 del 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 Número de buques cubiertos por STOPIA 2006 y TOPIA 2006

El International Group está obligado a notificar al Fondo de 1992 cada seis meses los nombres de todos los buques inscritos en cada Club del International Group, que también están inscritos en el STOPIA 2006, de conformidad con el artículo 9D del Memorando de Entendimiento (MOU) entre los Fondos y el International Group of P&I Clubs respecto al funcionamiento del STOPIA 2006 y TOPIA 2006.

Año	Número de petroleros inscritos en el STOPIA 2006	Número de petroleros no inscritos en el STOPIA 2006	Total	% del total de petroleros inscritos en el STOPIA 2006
2007/8	4 540	361	4 901	92,6

En agosto de 2007, el International Group facilitó al Fondo el número total de pequeños petroleros inscritos en el International Group of P&I Clubs y reasegurados mediante los acuerdos de agrupamiento del Grupo, y por consiguiente automáticamente ingresados en el STOPIA 2006, y los que están inscritos en uno de los Clubs del International Group pero no en el STOPIA 2006 por no estar reasegurados mediante los acuerdos de agrupamiento, como se indica en el cuadro de la página 43.

10.5 Aspectos operacionales del STOPIA 2006 y el TOPIA 2006

En junio de 2007, el Consejo Administrativo del Fondo de 1992, actuando en nombre de la Asamblea, debatió los aspectos operacionales del STOPIA 2006 y TOPIA 2006 sobre la base de una propuesta presentada por una delegación, que sugería que se procurase aclarar si se podría brindar una mejor garantía de indemnización en estos acuerdos. El Consejo Administrativo impartió instrucciones al Director para que

investigase más a fondo el tema.

En octubre de 2007, el Director celebró debates con el International Group of P&I Clubs e informó a la Asamblea sobre los resultados de sus indagaciones. La Asamblea se mostró de acuerdo con el parecer del Director de que, en la situación actual, y dado el hecho de que la gran mayoría de los buques tanque está de hecho inscrita en el STOPIA 2006 y TOPIA 2006, no sería aconsejable en esta coyuntura tratar de reabrir el STOPIA 2006 o TOPIA 2006 y el MOU. El Director consideró también que es muy importante que el International Group continúe, y de hecho refuerce, sus empeños por instar a todos los propietarios de buques inscritos en sus Clubs miembros a ser partes en los acuerdos. Tiene la intención de seguir periódicamente, con el International Group, la situación y los avances logrados, con vistas a reforzar la cobertura del STOPIA 2006 y TOPIA 2006. La Asamblea acogió con agrado la intención del Director de seguir periódicamente esta cuestión, e informar a las futuras sesiones de los órganos rectores.

11 PREPARATIVOS PARA LA ENTRADA EN VIGOR DEL CONVENIO SNP

11.1 El 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.

11.2 Estado jurídico del Convenio

El Convenio SNP entrará en vigor 18 meses después de la ratificación de al menos 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 2007, diez Estados (Angola, Chipre, Eslovenia, Federación de Rusia, Lituania, Marruecos, Saint Kitts y Nevis, Samoa, Sierra Leona 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.

11.3 Consideración para resolver las cuestiones clave del Convenio

En junio de 2007, el Consejo Administrativo, actuando en nombre de la Asamblea, debatió los siguientes temas:

- Contribuciones anuales a la cuenta GNL
- Definición de 'receptor'
- Depósito de instrumentos de ratificación que no van acompañados de informes sobre la carga sujeta a contribución
- Fecha común de ratificación del Convenio SNP

En octubre de 2007, la Asamblea del Fondo de 1992 continuó el debate relativo a los temas arriba mencionados. Todos los Estados que hicieron uso de la palabra expresaron su firme apoyo en principio por el Convenio SNP, basado en un sistema de responsabilidad compartida, e indicaron su deseo de que continuasen los trabajos para resolver los problemas. Numerosos Estados expresaron su apoyo por la elaboración de un protocolo relativo al Convenio que brindase soluciones jurídicamente vinculantes a las cuestiones clave. No obstante, una serie de estos Estados expresaron su grave preocupación por que resultaría muy difícil restringir tal protocolo al reducido número de cuestiones clave que se habían identificado y que una revisión a fondo del Convenio sería en extremo indeseable. Numerosos Estados estaban de acuerdo en que continuasen los trabajos en los FIDAC, si bien otros pocos Estados advirtieron que el lugar propio para esa labor es en el Comité Jurídico de la OMI más bien que en los FIDAC. En cuanto al lugar propio para la elaboración de un protocolo, se hizo referencia a una serie de protocolos que se habían elaborado inicialmente en los FIDAC antes de transferirlos al Comité Jurídico de la OMI y luego a una Conferencia Diplomática, a saber los Protocolos de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992, el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969, el Convenio del Fondo 1971 y el Protocolo de 2003 relativo al Fondo Complementario.



Alfred Popp QC

La Asamblea decidió crear el Grupo de enfoque SNP con el fin de facilitar la entrada en vigor del Convenio SNP. Se nombró al Sr. Alfred Popp QC (Canadá) Presidente del Grupo. La Secretaría han establecido dispositivos prácticos que permiten a los participantes comunicarse dentro del Grupo de una manera transparente. Todas las presentaciones para el Grupo de enfoque SNP se distribuirán por correo electrónico y se podrá acceder a éstas en la siguiente dirección web: www.hnsconvention.org/en/theconvention.html. El Comité Jurídico de la OMI señaló las novedades respecto al Convenio SNP que la Secretaría de los FIDAC presentó en la última sesión a fines de octubre de 2007.

11.4 El Mandato del Grupo de enfoque SNP

El Mandato del Grupo de Enfoque SNP es el siguiente:

Mandato del Grupo de enfoque SNP

- 1.1 Reconociendo que, durante muchos años, gran número de Estados han expresado consistentemente, tanto en el Fondo de 1992 como en la OMI, así como en otras organizaciones internacionales o regionales, su determinación por establecer un régimen robusto y eficaz de indemnización para el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas basado en un sistema de responsabilidad compartida, la Asamblea del Fondo de 1992 ha decidido establecer un grupo de trabajo (“el Grupo de enfoque SNP”) con el fin de asegurar la rápida entrada en vigor del Convenio SNP.
- 1.2 El Grupo de Trabajo tendrá el siguiente mandato:
 - a) Examinar críticamente las siguientes cuestiones que se han identificado como inhibidoras de la entrada en vigor del Convenio SNP, a saber:
 - i) Contribuciones a la cuenta GNL,
 - ii) el concepto de ‘receptor’, y
 - iii) la falta de presentación de informes sobre la carga sujeta a contribución al ratificar el Convenio, y después cada año;
 - b) examinar cualesquiera otras cuestiones de índole administrativa (“gestión interna”), como las identificadas por la Secretaría, que facilitasen el funcionamiento del Convenio SNP;

- c) identificar y desarrollar soluciones jurídicamente vinculantes a estas cuestiones teniendo en cuenta, entre otras cosas, la repercusión sobre los países en desarrollo, en forma de un proyecto de Protocolo relativo al Convenio SNP;
 - d) concluir su labor tan pronto como sea posible a fin de facilitar la rápida entrada en vigor del Convenio SNP.
- 1.3 El Grupo de enfoque SNP no emprenderá una revisión integral del Convenio SNP sino que limitará su labor solamente a las cuestiones y soluciones que se indican en el párrafo 1.2 a), b) y c).
- 1.4 El Grupo de enfoque SNP procurará concluir su labor conforme al siguiente calendario:
- a) Las delegaciones interesadas presentarán a la Secretaría propuestas concretas de política acompañadas de un borrador de texto de tratado a más tardar el 18 de enero de 2008;
 - b) basándose en estas propuestas, el Presidente del Grupo, junto con la Secretaría, elaborará un borrador de texto de protocolo relativo al Convenio SNP para distribuirlo entre las delegaciones antes del 15 de febrero de 2008;
 - c) el Grupo se reunirá en marzo de 2008 y, si fuera necesario, de nuevo en junio de 2008 a fin de:
 - i) Examinar el borrador de texto de protocolo; y
 - ii) formular recomendaciones a la Asamblea al concluir su labor, de modo ideal en una sesión extraordinaria de la Asamblea que se celebrará en junio de 2008.

- 1.5 El Presidente del Grupo de enfoque SNP, junto con la Secretaría, trabajará estrechamente con la Secretaría de la OMI a fin de garantizar que el proyecto de Protocolo cumpla con el derecho internacional de tratados, teniendo debidamente en cuenta los intereses de los Estados que ya hayan ratificado el Convenio o cuya ratificación se encuentre en una etapa avanzada.
- 1.6 Si lo aprueba la Asamblea, el proyecto de Protocolo será sometido a la consideración del Comité Jurídico de la OMI, de modo ideal en su sesión de octubre de 2008, con vistas a celebrar una Conferencia Diplomática lo antes posible.
- 1.7 El Grupo de enfoque SNP trabajará intersesiones y estará abierto a todas las delegaciones gubernamentales y no gubernamentales que tengan derecho a participar en la Asamblea del Fondo de 1992. Se alentará decididamente a la OMI, en particular, a participar activamente en el Grupo. El Grupo seguirá el Reglamento interior de la Asamblea en la medida en que sea aplicable.
- 1.8 El Fondo de 1992 organizará las reuniones del Grupo de enfoque SNP en el entendimiento de que todos los gastos incurridos serán reembolsados por el Fondo SNP, una vez creado, con intereses.

11.5 La primera reunión del Grupo de enfoque SNP

El Grupo de enfoque SNP celebrará su primera reunión en Mónaco durante la semana que comienza el 10 de marzo de 2008.

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 para 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 'prorratio'). 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.

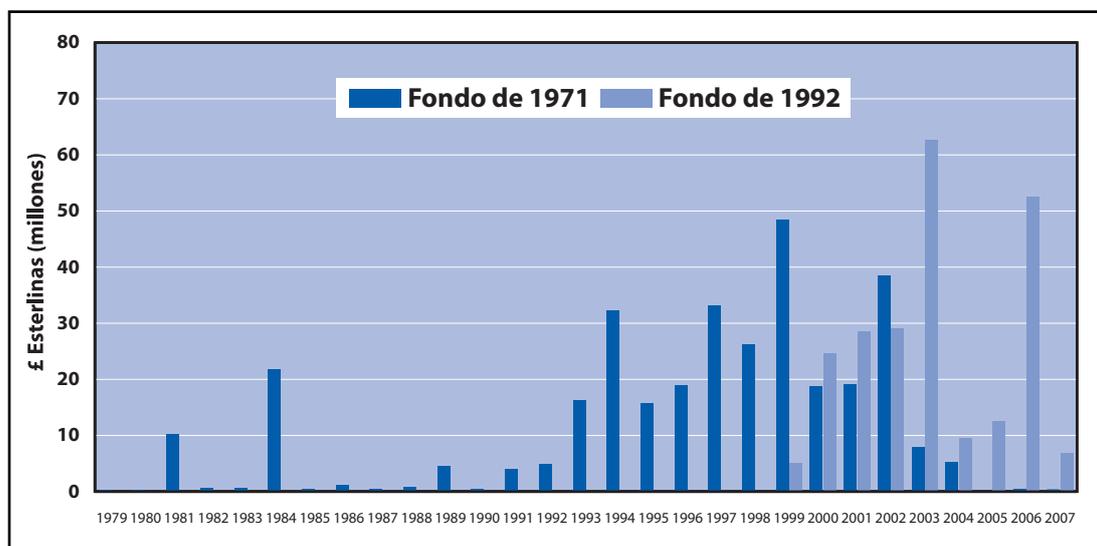
12.2 Admisibilidad de las reclamaciones de indemnización

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 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



Fondos de 1971 y 1992: pago de reclamaciones

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

Los 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. Se publicó una versión revisada del Manual de Reclamaciones del Fondo de 1992 adoptada por la Asamblea del Fondo de 1992 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 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.

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>Nakhodka</i>	Japón	1997	£49,6 millones
<i>Nissos Amorgos</i>	Venezuela	1997	£11 millones
<i>Osung N°3</i>	República de Corea/Japón	1997	£8,2 millones

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 entre 1978 y 2007

Desde su creación en octubre de 1978, el Fondo de 1971 ha intervenido, hasta el 31 de diciembre de 2007, 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\$656 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

Buque	Lugar del siniestro	Año	Cuestiones pendientes
<i>Vistabella</i>	Caribe	1991	Acción de recurso pendiente
<i>Aegean Sea</i>	España	1992	Reclamaciones pendientes
<i>Iliad</i>	Grecia	1993	Reclamaciones pendientes
<i>Kriti Sea</i>	Grecia	1996	Reclamaciones pendientes
<i>Nissos Amorgos</i>	Venezuela	1997	Reclamaciones pendientes
<i>Plate Princess</i>	Venezuela	1997	Reclamaciones pendientes (prescritas)
<i>Katja</i>	Francia	1997	Reclamaciones pendientes
<i>Evoikos</i>	Singapur	1997	Reclamaciones pendientes
<i>Pontoon 300</i>	Emiratos Árabes Unidos	1998	Reclamaciones pendientes
<i>Al Jaziah 1</i>	Emiratos Árabes Unidos	2000	Acción de recurso pendiente
<i>Alambra</i>	Estonia	2000	Reclamaciones pendientes

Buque	Lugar del siniestro	Año	Pagos del Fondo de 1992
<i>Nakhodka</i>	Japón	1997	£61,1 million
<i>Erika</i>	Francia	1999	£76,9 million
<i>Prestige</i>	España	2002	£82,3 million
<i>Solar 1</i>	Filipinas	2006	£5,8 million

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 pendientes

Al 31 de diciembre de 2007, había reclamaciones o acciones de resarcimiento pendientes respecto a once siniestros en los que intervino el Fondo de 1971. Se indica en el cuadro de la página 50 la situación respecto a estos siniestros.

12.4 Siniestros en los que intervino el Fondo de 1992

Transacción y pago de reclamaciones entre 1996 y 2007

Desde su constitución en mayo de 1996, ha habido 33 siniestros en los que intervino el Fondo de 1992. La indemnización total pagada por el Fondo de 1992 asciende a £231,5 millones (US\$461 millones).

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

Siniestros en 2007

Durante 2007 el Fondo de 1992 comenzó a intervenir en un nuevo siniestro en la Federación de Rusia (*Volgoneft 139*) y un nuevo siniestro en la República de Corea (*Hebei Spirit*), que probablemente den lugar a reclamaciones contra el Fondo de 1992.

El siniestro del *Volgoneft 139* sucedió en noviembre de 2007 en la Federación de Rusia. En esta coyuntura es difícil predecir la forma en que este siniestro probablemente se desarrolle.

El siniestro del *Hebei Spirit*, que sucedió el 7 de diciembre de 2007 en la República de Corea, ha dado lugar a costes importantes en lo relativo a limpieza y medidas preventivas, y ha afectado seriamente a los intereses de las pesquerías y el turismo en Corea. Se espera que la cuantía total de daños admisible para indemnización derivada de este siniestro excederá de la cuantía de limitación aplicable al *Hebei Spirit* en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (89,7 millones de DEG).

Siniestros pendientes

Al 31 de diciembre de 2007, había reclamaciones pendientes o acciones de resarcimiento pendientes respecto a diez siniestros en los que intervino el Fondo de 1992. Se indica en el cuadro a continuación la situación respecto a estos siniestros.

Buque	Lugar del siniestro	Año	Cuestiones pendientes
Siniestro en Alemania	Alemania	1996	Reclamaciones pendientes
<i>Erika</i>	Francia	1999	Reclamaciones pendientes
<i>Al Jaziah 1</i>	Emiratos Árabes Unidos	2000	Acción de recurso pendiente
<i>Slops</i>	Grecia	2000	Reclamaciones pendientes
<i>Prestige</i>	España	2002	Reclamaciones pendientes
<i>Nº7 Kwang Min</i>	República de Corea	2005	Acción de recurso pendiente
<i>Solar 1</i>	Filipinas	2006	Reclamaciones pendientes
<i>Shosei Maru</i>	Japón	2006	Reclamaciones pendientes
<i>Volgoneft 139</i>	Federación de Rusia	2007	Reclamaciones pendientes
<i>Hebei Spirit</i>	Corea	2007	Reclamaciones pendientes

13 SINIESTROS TRAMITADOS POR LOS FONDOS DE 1971 Y DE 1992 EN 2007

Esta parte del Informe proporciona información sobre los siniestros en los que intervinieron los FIDAC en el transcurso de 2007. En el Informe se presentan las novedades de los diversos casos en 2007 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 2007.

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 31 de diciembre de 2007, 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.



Solar 1: Se tendieron barreras de contención para proteger las instalaciones de maricultura

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 marinas 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 asegurada 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 €59 000 (£263 000). No se constituyó ningún 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 (£955 000) 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 (£955 000) 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 la aseguradora en Trinidad y Tabago para ejecutar la sentencia del Tribunal de Apelación.

El Fondo de 1971 ha presentado una solicitud de ejecución sumaria de la sentencia en el Tribunal Supremo de Trinidad y Tabago. La aseguradora ha presentado contestación a la demanda en disconformidad con la ejecución de la sentencia, porque fue dictada en aplicación del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969, del que Trinidad y Tabago no era Parte.

El Fondo de 1971 ha presentado una réplica argumentando que no solicitaba que el Tribunal aplicase el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969, sino que trataba de ejecutar una sentencia extranjera en derecho común.

Hasta la fecha el Tribunal no ha dictado fallo.

14.2 AEGEAN SEA

(España, 3 de diciembre de 1992)

El siniestro

En un temporal, el buque 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, equivalente a €289,6 millones (£212,7 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, equivalente a €1 803 (£1 300). El capitán, el práctico, el Fondo de 1971, el Estado español y el UK Club apelaron contra la

sentencia, pero el Tribunal 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 acciones 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 Tribunal de Apelación de La Coruña ascendía a Pts 9 000 millones, equivalente a €4 millones (£39,7 millones). A consecuencia de la distribución de responsabilidades determinada por el Tribunal 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 €8 386 172,

correspondientes a Pts 6 386 921 613 (£24 411 208), al Gobierno español.

Novedades relacionadas con los procedimientos civiles

Seis demandantes de los sectores de pesquerías y maricultura no alcanzaron acuerdo con el Gobierno español sobre la cuantía de sus pérdidas y procedieron sus reclamaciones en el Tribunal de primera instancia de La Coruña contra el Estado español y el Fondo de 1971 por una cuantía total de €3,7 millones (£2,5 millones). El Estado español presentó alegatos, impugnando las reclamaciones por razones de procedimiento y por el fundamento de las mismas. 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.

Sentencias del Tribunal de primera instancia de La Coruña

En octubre y diciembre de 2005, el Tribunal dictó sentencias respecto a tres reclamaciones presentadas por un pescador, una asociación de criadores de mejillones y el propietario de un estanque piscícola. En las sentencias el Tribunal 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 Tribunal halló además que el Estado español no había sido autorizado por las víctimas a zanjar sus reclamaciones con terceros. El Tribunal sostuvo que el Gobierno y el Fondo tenían responsabilidad mancomunada y solidaria para con los demandantes, pero adjudicó cuantías considerablemente inferiores a las reclamadas. Todas las partes apelaron contra las sentencias.

En octubre y noviembre de 2006, el Tribunal dictó sentencias respecto a dos reclamaciones presentadas por un elaborador de pescado y una planta depuradora de mejillón. El Tribunal utilizó en gran parte los mismos términos que en 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 dos sentencias.

En marzo de 2007, el Tribunal dictó una sentencia respecto a la reclamación presentada por el propietario de un buque pesquero. También en este caso, el Tribunal empleó en gran parte los mismos términos que en las sentencias anteriores. Con arreglo a dicha sentencia se aceptaba en parte la reclamación, y se decidió que la evaluación de las pérdidas se determinaría en procedimientos jurídicos posteriores (ejecución de la sentencia). El Gobierno español y el Fondo de 1971 han apelado contra la sentencia.

Sentencias del Tribunal de Apelación

En septiembre y diciembre de 2006, el Tribunal de Apelación dictó dos sentencias respecto de las reclamaciones presentadas por el pescador y la asociación de criadores de mejillones arriba mencionadas, por las que se reducían las cuantías otorgadas por el Tribunal de primera instancia. El pescador solicitó autorización para apelar ante el Tribunal Supremo.

En enero de 2007, el Tribunal de Apelación dictó una sentencia respecto de la reclamación presentada por el propietario del estanque piscícola. En su sentencia, el Tribunal aceptó un alegato formal presentado por el Gobierno español y remitió el caso al Tribunal de primera instancia para que éste decida al respecto.

En junio y julio de 2007, el Tribunal de Apelación dictó dos sentencias respecto de las reclamaciones presentadas por la planta depuradora de mejillón y el elaborador de pescado, respectivamente. El Tribunal redujo la cuantía otorgada respecto de la reclamación presentada por el propietario de la planta depuradora de mejillón, pero confirmó la sentencia respecto del elaborador de pescado. El elaborador de pescado solicitó autorización para apelar ante el Tribunal Supremo.

En septiembre de 2007, el Tribunal de Apelación dictó una sentencia respecto de la reclamación presentada por el propietario del buque pesquero. El Tribunal rechazó la reclamación porque el demandante ya había recibido indemnización del Gobierno español por las pérdidas sufridas. El demandante ha solicitado autorización para apelar ante el Tribunal Supremo.

Demandante	Cuantía reclamada	Cuantía concedida (Tribunal de Apelación)
Propietario del buque pesquero	€122 334	Rechazada
Asociación de criadores de mejillones	€35 036	€135 000
Propietario de estanque piscícola	€799 921	El expediente fue devuelto al Tribunal de primera instancia
Elaborador de pescado (erizo de mar)	€182 394	€43 453
Planta depuradora de mejillón	€97 570	€5 640
Pescador (erizo de mar y pulpo)	€03 538	€16 128
Total	€ 640 793 (£2,7 millions)	€250 221 (£184 000)

El Tribunal de Apelación ordenó la ejecución provisional de cuatro de las sentencias. El Gobierno español, conforme al acuerdo con el Fondo de 1971, pagará las cuantías adjudicadas por dichas sentencias.

En el cuadro arriba se resume la situación respecto a las reclamaciones en los juzgados.

Tribunal Supremo

El pescador, el elaborador de pescado y el propietario del buque pesquero han solicitado autorización para apelar ante el Tribunal Supremo. No se han adoptado decisiones en relación con los tres pedidos de autorización.

Novedades relacionadas con los procesos penales

Otros cinco demandantes no alcanzaron acuerdo con el Gobierno español y procedieron sus reclamaciones en el Juzgado de lo penal de La Coruña por sumas muy pequeñas.

En noviembre de 2007, el Juzgado de lo penal de La Coruña decidió la ejecución de la sentencia con respecto a dos de los demandantes que habían proseguido con sus reclamaciones de indemnización en el Juzgado de lo penal, por un total de € 709 (£2 700), más intereses. Al igual que en los procedimientos civiles, el Gobierno español, conforme al acuerdo con el Fondo de 1971, pagará las cuantías adjudicadas por el Juzgado de lo penal.

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 han sido liquidadas y la indemnización total pagada asciende aproximadamente a £51,9 millones, de los que el Fondo de 1971 pagó £45,7 millones y el asegurador del propietario del buque, Assuranceföreningen Skuld (Skuld Club), £6,2 millones.

La Shetland Sea Farms Ltd., empresa radicada en Shetland, presentó una reclamación relacionada con un contrato para adquirir cría de salmón a una empresa de tierra firme. No tuvieron éxito

los intentos para acordar la reclamación extrajudicialmente y la empresa entabló una 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 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 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. 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.

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 original 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.

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 de 1971 en relación con el proceso judicial. El Tribunal puso como condición que la empresa pagase estas costas antes de permitirle continuar el proceso.

Se logró un acuerdo en enero de 2007 entre Shetland Sea Farms, el Skuld Club y el Fondo de 1971 por el que el demandante había retirado su reclamación y había pagado la suma de £75 000 al Skuld Club y £20 000 al Fondo de 1971 como contribución a los costes contraídos respecto a la acción judicial.

Puesto que se había resuelto la última reclamación pendiente, el caso está cerrado.

14.4 ILIAD

(Grecia, 9 de octubre de 1993)

El siniestro

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.

Proceso judicial

El propietario del buque y su asegurador entablaron acción judicial contra el Fondo de 1971 a fin de impedir que prescribiesen sus derechos al reintegro por parte del Fondo de todo pago en concepto de indemnización superior a la cuantía de limitación del propietario del buque, y a la compensación en virtud del artículo 5.1 del Convenio del Fondo de 1971. El propietario de una piscifactoría, cuya reclamación es de Drs 1 044 millones o €3 millones (£2,2 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.

Proceso de limitación

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 (£3,2 millones) en el Tribunal de Nafplion 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 (£6,6 millones), más Drs 378 millones o €1,1 millones (£800 000) en concepto de indemnización de 'daños morales'.

En marzo de 1994, el Tribunal designó un liquidador para examinar las reclamaciones en el proceso de limitación. El liquidador presentó su informe al Tribunal en marzo de 2006. En su informe, el liquidador evaluó las 527 reclamaciones en €125 755 (£1,6 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 las que 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 argumentó que habían prescrito todas las reclamaciones, excepto las del propietario del buque, su asegurador y el propietario de la piscifactoría.

En octubre de 2007, el Tribunal de Nafplion decidió que no tenía jurisdicción respecto al proceso y remitió la causa al Tribunal de Kalamata, por ser el más próximo al siniestro. Varios demandantes han apelado contra la decisión. El Fondo de 1971, siguiendo la asesoría recibida de su abogado griego, se ha unido a la apelación. Se espera que el Tribunal de Apelación dicte su resolución a comienzos de 2008.

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 marinas 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 (£4,8 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 la cuestión de la cuantía.

Se espera que el Tribunal de Apelación escuche la causa en marzo de 2008.

Teniendo en cuenta el interés que continúa generándose en relación con las causas pendientes, y las costas que tal vez otorgue el Tribunal, no es

seguro que la cuantía total de las reclamaciones liquidadas y las sumas finales adjudicadas con respecto a las causas pendientes permanezcan por debajo del umbral de la cuantía de limitación.

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, lo que constituía negligencia imputable a la República de Venezuela.

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

En septiembre de 2000, el Tribunal de Apelación de lo penal decidió no considerar la apelación y ordenar al Tribunal de lo penal de Cabimas que enviase el expediente al Tribunal Supremo,

debido al hecho de que dicho Tribunal Supremo estaba considerando una solicitud de 'avocamiento'². 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.

En octubre de 2006, el Fiscal General del Estado solicitó al Tribunal Supremo (Sala Constitucional) que revisase la sentencia del Tribunal de Apelación de lo penal porque el Tribunal no había decidido respecto a la reclamación de indemnización presentada por el Fiscal General en nombre de la República de Venezuela.

En sentencia dictada en marzo de 2007, el Tribunal Supremo (Sala Constitucional) decidió anular la sentencia del Tribunal de Apelación y devolver el expediente penal al Tribunal de Apelación, donde una sala diferente dictaría una nueva sentencia. En su sentencia, el Tribunal Supremo falló que la sentencia del Tribunal de Apelación era inconstitucional, ya que no había decidido respecto a la reclamación de indemnización presentada por la República de Venezuela que se había presentado para obtener indemnización para el Estado venezolano por los daños causados.

El expediente penal ha sido devuelto al Tribunal de Apelación y se espera que tenga lugar una audiencia a principios de 2008.

² 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 Supremo	No se ha probado ninguna pérdida
Total		US\$150 500 792 (£77 millones)		

El Director se ha reunido con representantes del propietario del buque y su asegurador, el Assuranceöreningen Gard (Gard Club) para examinar las consecuencias de la sentencia del Tribunal Supremo. El Gard Club informó al Director que había decidido dejar que prescribiera un recurso contra el INC (Instituto Nacional de Canalizaciones). En la reunión se expresó sorpresa de que el Fiscal General hubiera esperado dos años, y hasta que el Fondo de 1971 y el Gard Club hubieran decidido no entablar acción de recurso contra el INC, para solicitar una revisión de la sentencia del Tribunal de Apelación. En opinión del Director, la sentencia del Tribunal Supremo (Sala Constitucional) probablemente retrasará aún más la resolución de este siniestro.

Reclamaciones de indemnización en los tribunales

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

Reclamaciones de la República de Venezuela

La República de Venezuela presentó una reclamación por daños al medio ambiente de US\$60 250 396 (£30,3 millones) contra el capitán, el propietario del buque y el 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 (£30,3 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 julio de 2003, el Consejo Administrativo reiteró la postura del Fondo de 1971 de que los elementos de las reclamaciones de la República de Venezuela no estaban relacionados con daños ocasionados por contaminación dentro del alcance del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 y el Convenio del Fondo de 1971, y que por consiguiente estas reclamaciones deberían ser tratadas como no admisibles.

El Consejo Administrativo tomó nota de que las dos reclamaciones presentadas por la República de Venezuela estaban duplicadas, ya que 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 venezolanos 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.

Se intentaron acciones judiciales por parte de la

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 la sesión de octubre de 2005, el Consejo Administrativo refrendó la opinión del Director de que las reclamaciones de la República de Venezuela habían 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). Estas reclamaciones se presentaron en el Tribunal Supremo no a consecuencia de un ‘avocamiento’ sino porque uno de los demandados es un organismo de la República de Venezuela y, conforme al derecho venezolano, las reclamaciones contra la República han de ser presentadas al Tribunal Supremo. El Tribunal Supremo actuaría en este caso como Tribunal de primera y última instancia. En 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 de 1971 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 2 000 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 primera instancia de Cabimas. El propietario del buque facilitó una garantía al Tribunal de Cabimas por Bs3 473 millones (£812 500), 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 (£41,8 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 tramitase después de que las víctimas hubieran sido indemnizadas íntegramente, de modo que las reclamaciones pendientes y acordadas contra el Fondo fuesen indemnizadas en beneficio de las víctimas, y que la República se pondría al ‘final de la cola’ y con sujeción a la cuantía disponible para la indemnización por el Fondo. El Consejo tomó nota de que el Viceministro de Relaciones Exteriores, en una carta al Director, había

Demandante	Categoría	Cuantía acordada Bs	Cuantía acordada US\$
Petróleos de Venezuela S.A. (PDVSA)	Limpieza		8 364 223
ICLAM ³	Medidas preventivas	70 675 468	
Pescadores y elaboradores de camarones	Lucro cesante		16 033 389
Otras reclamaciones ⁴	Daños materiales y lucro cesante	289 000 000	
Total		359 675 468 (£81 900)	24 397 612 (£12,6 millones)

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 por 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 de que la República de Venezuela estaba de acuerdo con su interpretación de esa noción. Como resultado, el Director decidió incrementar el nivel de pagos hasta el 100%.

Reclamaciones acordadas

Las reclamaciones acordadas se resumen en el cuadro de esta página.

Todas las reclamaciones acordadas se han pagado íntegramente.

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

En la sesión de mayo de 2004, el Consejo Administrativo consideró la cuestión de si el Fondo de 1971 debía entablar acción de recurso contra el 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;
- había un elemento de riesgo en toda litigación, y en este caso las pruebas en conflicto arriba mencionadas aumentan la

³ Instituto para el Control y la Conservación de la Cuenca del Lago de Maracaibo.

⁴ 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.

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 de lo penal venezolano había juzgado al capitán del *Nissos Amorgos* responsable del siniestro, aunque esta sentencia era objeto de apelación⁵.

El Consejo tomó nota de que, tras tener en cuenta toda la información disponible, el Director había considerado 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, la Presidenta 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 de nuevo por el Consejo Administrativo en la sesión de octubre de 2006. El Consejo tomó nota de que los factores arriba mencionados en los puntos a) y b) no habían cambiado desde mayo de 2004, que el Director por tanto consideraba todavía improbable que una acción de recurso del Fondo de 1971 contra el INC prosperase, y que por esta razón mantenía su recomendación de que el Fondo no intentara dicha acción. El Consejo decidió que el Fondo de 1971 no debía entablar acción de recurso contra el INC.

Intentos de resolver las cuestiones pendientes

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 dirigirse al Gard Club, 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 Director indicó su voluntad de hacer las diligencias sugeridas. El Consejo Administrativo invitó al Director a dirigirse al Gard Club, 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 la delegación 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.

⁵ Como se menciona arriba, los procesos penales han terminado en base a que la acción contra el capitán ha prescrito.

La delegación venezolana aseveró que informaría del resultado al Fondo de 1971. En conversaciones con la delegación venezolana en septiembre de 2006, se informó al Fondo de 1971 que había tenido lugar una reunión en Caracas en agosto de 2006 y que sería útil que los representantes del Gard Club y del Fondo de 1971 pudiesen visitar Venezuela en un futuro próximo. El Fondo de 1971 visitó Venezuela en octubre de 2006 cuando tuvo lugar una reunión en el Ministerio de Relaciones Exteriores a la que asistieron representantes del Ministerio de Relaciones Exteriores, Ministerio del Medio Ambiente, Fiscal General del Estado, Procuraduría General e Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos. En la reunión, los participantes expresaron el deseo de resolver las cuestiones pendientes sin llevar las reclamaciones a los tribunales. No ha habido ningún progreso sobre tal resolución a partir de entonces.

En la sesión de octubre de 2007 del Consejo Administrativo, una delegación expresó preocupación porque el caso del *Nissos Amorgos* parecía volver al principio, y que por tanto muy probablemente sería el caso que retrasara la disolución del Fondo de 1971 durante un tiempo considerable. Aquella delegación preguntó si había alguna indicación de cuándo se podría esperar una sentencia. La delegación preguntó además a la Secretaría y a la delegación venezolana qué posibles medidas se podrían adoptar para resolver este caso. Otra delegación preguntó si había lugar para alcanzar una fórmula de compromiso, en particular por parte del Gobierno venezolano.

La delegación venezolana informó al Consejo que no era posible dar un marco cronológico sobre cuándo concluiría el proceso, y manifestó que informaría al Fondo de 1971 de las novedades que hubiera.

La Presidenta invitó a la delegación venezolana a poner las preocupaciones del Consejo Administrativo en conocimiento de las autoridades pertinentes de Venezuela, con vistas a resolver lo antes posible las cuestiones pendientes.

No ha habido novedades respecto a este caso.

14.7 PLATE PRINCESS

(Venezuela, 27 de mayo de 1997)

El siniestro

El 27 de mayo de 1997, el buque tanque de Malta *Plate Princess* (30 423 TRB) cuando cargaba 44 250 toneladas de petróleo crudo de Lagotreco en una terminal de hidrocarburos en el Puerto Miranda en el Lago de Maracaibo (Venezuela), según informes, se derramaron 3,2 toneladas de hidrocarburos en el Lago de Maracaibo mezclados con agua de lastre.

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 (£2,9 millones). El propietario del buque proporcionó una garantía bancaria del Banco Venezolano de Crédito (BVC) por valor de Bs2 844 millones (£665 000).

En junio de 1997, un 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 total de US\$17 millones (£8,5 millones). La reclamación era por supuestos daños a embarcaciones y redes de pesca y por lucro cesante. FETRAPESCA presentó también una reclamación por pérdidas de ingresos 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).

En junio de 1997, otra asociación local de pescadores, el Sindicato Único de Pescadores de Puerto Miranda, presentó también 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 la sesión de mayo de 2006, el Consejo Administrativo decidió que las reclamaciones anteriormente mencionadas prescribieron en lo que respecta al Fondo de 1971 (véase Informe Anual de 2006, páginas 67 a 69).

En la sesión de octubre de 2006 del Consejo Administrativo, 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.

No ha habido novedades desde octubre de 2006.

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 (€4 millones).

Reclamaciones de indemnización

Una reclamación presentada por el Gobierno francés por costes de limpieza fue liquidada en julio de 2000 en €207 000 (£150 000). 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 (£1,7 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 €4 millones (£1 millón).

Solamente quedan pendientes en los tribunales tres reclamaciones por un total de €76 000 (£717 000), la mayor de las cuales es una reclamación del Puerto Autónomo de El Havre (PAH) por €15 000 (£670 000) respecto a costes de limpieza.

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 puesto 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 puesto de atraque utilizado por el *Katja* no era peligroso y que la respuesta al siniestro fue apropiada. Se espera que la próxima audiencia tenga lugar en 2008.

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.

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 avería en tres tanques de carga, y posteriormente se derramó una cantidad estimada en 29 000 toneladas de la 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 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969, pero no en el Convenio del Fondo de 1971, 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 (£7 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.

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. La acción en Indonesia fue suspendida. Las acciones en Londres y 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 Londres y Malasia 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.

No ha habido novedades en este caso desde 2003.

14.10 PONTOON 300

(Emiratos Árabes Unidos, 7 de enero de 1998)

El siniestro

El 7 de enero de 1998, 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.

Reclamaciones de indemnización

Todas las reclamaciones respecto a este siniestro han sido liquidadas por un total de Dhr 7,9 millones (£1 millón). Esta cuantía incluye las reclamaciones por los costes de las operaciones de limpieza y medidas preventivas que se liquidaron en Dhr 6,3 millones (£862 000), y una reclamación de un Centro de Investigación de Recursos Marinos (MRRC) que se liquidó en Dhr 1,6 millones (£219 000). El Fondo de 1971 ha pagado un total de Dhr 7,8 millones (£1,25 millones).

Acciones judiciales

Para más detalle sobre el proceso penal contra el capitán del remolcador *Falcon 1*, la acción judicial del Municipio de Umm Al Quwain y la revocación de la acción del Fondo de 1971 contra el propietario del remolcador *Falcon 1*, se hace referencia al Informe Anual de 2006, páginas 71 a 74.

Nivel de pagos del Fondo de 1971

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 (véase Informe Anual de 2006, página 74).

En la sesión de octubre de 2006, el Consejo Administrativo decidió 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 en noviembre de 2006, el Fondo de 1971 incrementó el nivel de los pagos al 100% de todas las reclamaciones acordadas, de conformidad con la decisión del Consejo Administrativo.

El Fondo de 1971 pagó el 25% restante de las reclamaciones acordadas en 2007, con la excepción de un demandante que aún no ha

respondido a la oferta de pago del 25% pendiente. Se espera que este pago sea efectuado a principios de 2008. Una vez que se efectúe el pago esta causa concluirá.

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 (£875 400).

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 (£684) 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 (£875 400) a los Fondos, distribuyéndose la suma a medias entre el Fondo de 1971 y el Fondo de 1992.

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. Los Fondos se reunieron con el experto en tres 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.

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 (£875 400) 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. 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 el informe 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 sobre 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 (£875 400).

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

experto. El propietario del buque manifestó que las autoridades de Abu Dhabi deberían ser responsables por el 90% al menos de los daños derivados del siniestro ya que éstas habían permitido que un buque no autorizado cargase hidrocarburos y luego habían permitido que el buque zarpara con tiempo inclemente. El propietario del buque manifestó además que se debían rechazar las conclusiones del experto sobre los pagos efectuados por los Fondos ya que el experto se había basado en documentos fotocopiados para llegar a su conclusión.

En noviembre de 2006, el Tribunal encargó al experto que presentase un informe complementario sobre las cuestiones suscitadas por el propietario del buque y los Fondos. Entre noviembre de 2006 y septiembre de 2007, el Tribunal aplazó la causa seis veces, ya que el experto no había presentado el informe.

En septiembre de 2007, los Fondos presentaron alegatos al Tribunal exponiendo la labor realizada por los Fondos para ayudar al experto a completar el informe, y habían pedido al Tribunal que conminara al experto a presentar el informe dentro de un plazo fijo. El Tribunal se mostró de acuerdo con la solicitud de los Fondos y encargó al experto que presentase el informe a más tardar en octubre de 2007. Al 31 de diciembre de 2007 el experto no había presentado el informe complementario.

14.12 ALAMBRA

(Estonia, 17 de septiembre de 2000)

El siniestro

El buque tanque *Alambra* (75 366 AB), 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 (£311 000). El Tribunal de primera instancia de Estonia aprobó este acuerdo en marzo de 2004, y se puso fin a todas las acciones judiciales contra el propietario del buque y el Club en relación con las reclamaciones con respecto a la limpieza.

Una reclamación por el Estado estonio de EEK 45,1 millones (£2,1 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 (£329 000). 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 presentó una reclamación de US\$100 000 (£50 200) 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 (£1,4 millones) y EEK 9,7 millones (£455 300) 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 ante 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 suscitaron 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 había dictaminado 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 no apta para la navegación 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 debidos a 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.

Al 31 de diciembre de 2007, los procedimientos estaban en marcha en el Tribunal de primera instancia y no se había fijado ninguna fecha para la próxima vista.

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.

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 (£955 000). La reclamación se aumentó posteriormente a DM2,8 millones o €1,4 millones (£1 millón) más intereses.

En noviembre de 1998, se notificaron las acciones judiciales al Fondo de 1992 y éste 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 que las pruebas circunstanciales señalaban de modo contundente aquella conclusión.

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 €20 000 (£88 000) 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 el 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 formularon una propuesta de 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 la 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 Club se aumentase por encima del 18% ofrecido.

Tras la sesión del Comité en 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 comunes completaron una evaluación preliminar de la reclamación presentada por las autoridades alemanas. En febrero de 2006 y

enero de 2007, las autoridades alemanas facilitaron documentación adicional en apoyo de su reclamación y, tras una reunión entre las autoridades y el Fondo de 1992 en Hamburgo, Alemania, en junio de 2007, la reclamación fue liquidada en DM2 513 055 o € 284 905 (£944 000).

Tuvieron lugar negociaciones con el Gobierno alemán respecto a los intereses a pagar por el Fondo de 1992 y los costes incurridos por el Gobierno alemán respecto a los procesos en el Tribunal de Distrito de Flensburg y el Tribunal de Apelación de Schleswig-Holstein. En una audiencia en noviembre de 2007 se concluyó un acuerdo de transacción entre la República Federal de Alemania, el propietario del buque, el West of England Club y el Fondo de 1992. En cumplimiento de este acuerdo, en diciembre de 2007 el Fondo de 1992 pagó € 766 903 (£1 214 151) respecto a la liquidación principal, más intereses, seguido de otro pago de €45 293 (£32 818) respecto a las costas contraídas por el Gobierno alemán. De conformidad con dicho acuerdo, el West of England Club ha reembolsado al Fondo el 20% de las cuantías pagadas por éste respecto al pago del principal más intereses, y en breve reembolsará además el 20% del pago respecto a las costas judiciales.

A consecuencia del acuerdo, se han retirado todas las acciones judiciales del Gobierno alemán contra el propietario del buque, el West of England Club y el Fondo de 1992.

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 la 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 de buceo francesa y los gerentes de un puerto deportivo de yates en Martinica. La intención original era 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 (£800 000).

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 naufragio, donde permanecieron hasta marzo de 2005, cuando las condiciones atmosféricas fueron 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.

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 €32 000 (£170 000) 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 (£1,6 millones), por la retirada de los restos del naufragio y de la carga.

Reclamaciones de indemnización

En marzo de 2006, el Gobierno francés presentó una reclamación de € 388 361 (£1 millón) por los costes de extracción del combustible líquido y del asfalto del buque hundido. En junio de 2006, la reclamación ascendió a € 457 753 (£1 070 000) 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 € 457 753 (£1 070 000). La cuantía de liquidación se abonó al Gobierno francés en septiembre de 2006.

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

No hay reclamaciones pendientes derivadas del siniestro del *Dolly* y el Fondo de 1992 no deberá por tanto efectuar más pagos.

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 €16 millones (£33,8 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 €2 843 484 (£9,4 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 = FFfr1 211 966 811 correspondientes a €184 763 149 (£136 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, relativas a sus costes derivados de operaciones con respecto a los restos del naufragio, la limpieza de las orillas, 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. No obstante, las reclamaciones del Gobierno francés tendrían precedencia sobre cualquiera de las reclamaciones presentadas por Total SA si se dispusiera de fondos después de haber pagado íntegramente todas las demás reclamaciones.

Otras fuentes de fondos

El Gobierno francés introdujo un plan para facilitar pagos de urgencia en el sector de pesca, administrado por OFIMER (Oficina nacional interprofesional de los productos del mar y de la acuicultura), un organismo gubernamental adjunto al Ministerio de Agricultura y Pesca de Francia. La OFIMER manifestó que basaba sus pagos en evaluaciones efectuadas por la Steamship Mutual y el Fondo de 1992. OFIMER pagó €4,2 millones (£3,1 millones) a los demandantes del sector de pesca y €2,1 millones (£1,5 millones) a los productores de sal.

El Gobierno francés introdujo también un plan para facilitar pagos complementarios en el sector del turismo. En virtud de ese plan se efectuaron pagos por un total de €10,1 millones (£7,4 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%.

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 2007, se habían presentado 7 130 reclamaciones de indemnización por un total de €89,9 millones⁶ (£155 millones). Para esa fecha, se había evaluado el 99,7% de las reclamaciones. Se habían rechazado aproximadamente 1 018 reclamaciones, por un total de €1,8 millones (£23,4 millones).

Se han efectuado pagos de indemnización respecto a 5 926 reclamaciones por un total de €29,5 millones (£95,1 millones), de las que Steamship Mutual había pagado €2,8 millones (£9,4 millones) y el Fondo de 1992 €16,7 millones (£85,7 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 (£131,3 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 demandantes (excepto el pago a cuenta al Estado francés de €5 millones por costes de limpieza) eran de un total de €02,4 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 €20 millones (£81 millones). Como la cuantía disponible para la indemnización por este siniestro era de €84,8 millones (£135 millones), la cuantía pagadera al Gobierno francés por operaciones de limpieza no rebasaría unos €5 millones (£48 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.

SITUACIÓN DE LAS RECLAMACIONES AL 31 DE DICIEMBRE DE 2007					
Categoría	Reclamaciones presentadas	Reclamaciones evaluadas	Reclamaciones rechazadas	Pagos efectuados	
				Número de reclamaciones	Cuantías €
Maricultura y ostricultura	1 007	1 004	90	846	7 763 339
Marisqueo	534	534	117	370	889 189
Embarcaciones pesqueras	319	319	30	282	1 099 551
Elaboradores de pescado y marisco	51	51	7	43	976 832
Turismo	3 695	3 691	458	3 205	75 954 269
Daños materiales	711	711	249	459	2 554 705
Operaciones de limpieza	150	145	12	127	31 872 606
Varios	663	654	55	594	8 383 921
Total	7 130	7 109	1 018	5 926	129 494 412

⁶ Esa cifra incluye la cuantía de €178,8 millones reclamada por el Gobierno francés respecto a los costes contraídos en las operaciones de limpieza, si bien como se menciona anteriormente, el Estado francés se comprometió a permanecer "el último a la cola".

El mayor componente de la reclamación, por €28 millones (£94 millones), comprende costes de limpieza costera contraídos por las Prefecturas de los cinco departamentos afectados en apoyo de las comunas costeras. Esto ha sido evaluado en €64 millones (£47 millones). Otro principal componente de la reclamación, por €23 millones (£17 millones), es por los costes de facilitar personal militar para ayudar en la limpieza de las playas. Esto ha sido evaluado en €16 millones (£12 millones). El tercer componente principal de la reclamación, por €8,4 millones (£13,5 millones), 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. Esto ha sido evaluado en €1 millón (£730 000), aunque se esperaba que una evaluación más detallada incrementaría inevitablemente esta cuantía a aproximadamente €9 millones (£6,6 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 (£60 millones), que está muy por encima de la cuantía máxima probablemente disponible (unos €5 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 largo 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 postura del Gobierno francés en ninguna acción de recurso contra terceras partes.

Pagos al Estado francés

En octubre de 2003, el Comité Ejecutivo autorizó al Director a efectuar pagos respecto a la reclamación del 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 se 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 (£6,8 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 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 €5 millones (£10 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 €0 millones (£6,7 millones) al Estado francés como contribución a estos costes.

El Director sigue supervisando la situación y considerará, a la luz de las novedades de los procedimientos judiciales con intervención de los Fondos, así como el resultado del proceso penal, si se puede efectuar otro pago al Estado francés.

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



Erika: Se recogieron desechos oleosos y fueron depositados en instalaciones de almacenamiento temporal

Bretaña, la sociedad de clasificación Registro Italiano Navale (RINA), uno de los gerentes de RINA, Total SA y algunos de sus ejecutivos.

El juicio duró cuatro meses y concluyó el 13 de junio de 2007. El Fondo de 1992, aunque no es una Parte, está siguiendo los procedimientos por medio de su abogado en Francia. Se espera la sentencia en enero de 2008.

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 en 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 Mutal (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 cartera)
- 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 2007. 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 entidades públicas y privadas incoaron 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. Respecto a la acción entablada por el Consejo General de la Vandea, el Tribunal de Comercio de Nantes ha declarado que ha transcurrido el plazo de la acción (prescrito) ya que no ha habido ninguna actividad de las partes durante más de dos años.

El Estado francés incoó acciones en el Tribunal de lo civil de Lorient contra Tevere Shipping Co. Ltd., Panship Management and Services Srl., Steamship Mutual, Total Transport Corporation, Selmont International Inc., el fondo de limitación del propietario del buque referido anteriormente y el Fondo de 1992, reclamando €90,5 millones (£140 millones).

Cuatro empresas del Grupo Total SA incoaron acciones judiciales en el Tribunal de Comercio de Rennes contra el propietario del buque, la Steamship Mutual, el Fondo de 1992 y otros, reclamando €43 millones (£105 millones).

La Steamship Mutual cursó una acción en el Tribunal de Comercio de Rennes contra el Fondo de 1992, solicitando al Tribunal, entre otras cosas, tomar nota de que, en el desempeño de sus obligaciones en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, la Steamship Mutual había abonado €2 843 484

(£9,4 millones) correspondientes a la cuantía de limitación aplicable al propietario del buque, de acuerdo con el Fondo de 1992 y su Comité Ejecutivo. La Steamship Mutual solicitó también que el Tribunal declarase que había desempeñado todas sus obligaciones en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, que se había abonado la cuantía de limitación y que el propietario del buque quedaba exonerado de su responsabilidad en virtud del Convenio. La Steamship Mutual solicitó asimismo que el Tribunal ordenara al Fondo de 1992 que le reembolsara toda cuantía que hubiere pagado el asegurador del propietario del buque en exceso de la cuantía de limitación.

Se han presentado reclamaciones por un total de €97 millones (£365 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 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 2007, se habían logrado

transacciones extrajudiciales con 443 de estos demandantes. Los tribunales habían dictado sentencias respecto a 118 reclamaciones. Quedaban pendientes acciones judiciales de 96 demandantes. La cuantía total reclamada en las acciones judiciales pendientes, excluyendo las reclamaciones del Estado francés y Total SA, era de €3,8 millones (£39,5 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 2007, se dictaron 33 sentencias en diversos tribunales franceses, siendo la mayoría a favor del Fondo de 1992. Estas sentencias se relacionaban principalmente con cuestiones de admisibilidad respecto a 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, 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 alternativas
- 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 considera 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 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.

Todas las sentencias dictadas respecto a reclamaciones contra el Fondo de 1992 en 2007 se indican en los documentos presentados al Comité Ejecutivo, que están disponibles en el sitio web de los FIDAC (www.iopcfund.org).

Los sumarios de estas sentencias dictadas en 2007 son de particular interés porque las cuestiones abordadas o las declaraciones formuladas por los tribunales se resumen a continuación.⁷

En sus sentencias dictadas antes del 1 de enero de 2007, se hace referencia a los Informes Anuales de 2003, 2004, 2005 y 2006.

Tribunal de Comercio de Lorient

Reclamación de una empresa de turismo

Una empresa de turismo del Reino Unido especializada en la prestación de servicios de vacaciones en varios países europeos presentó una reclamación por un total de £2 582 673 en concepto de las pérdidas sufridas en 2000 y 2001 a consecuencia del siniestro del *Erika*. El Fondo de 1992 había evaluado en £751 935 la reclamación por las pérdidas sufridas en 2000. Esta cuantía fue pagada al demandante. El Fondo, no obstante, había rechazado la reclamación respecto de las pérdidas sufridas en 2001 por considerar que el demandante no había establecido la relación de causalidad suficientemente cercana entre los daños supuestos y la contaminación ocasionada por el siniestro. El demandante había entablado una acción judicial ante el Tribunal de Comercio de Lorient.

El Tribunal, en la sentencia dictada en febrero de 2007, declaró que los criterios del Fondo en cuanto a la admisibilidad de las reclamaciones no eran vinculantes para los tribunales franceses y que incumbía al Tribunal interpretar el concepto de “daños ocasionados por contaminación” estipulado en los Convenios de 1992 y aplicarlo

⁷ También se dictaron sentencias contra el propietario del buque y la Steamship Mutual. Para no recargar el texto, se hace referencia solamente al Fondo de 1992.

en cada caso particular determinando si hay una relación de causalidad suficiente entre el suceso y los daños. El Tribunal estimó que otros negocios de la zona no se habían visto afectados y que la actividad de camping en 2001 fue normal, habida cuenta de las condiciones meteorológicas. El Tribunal estimó que el demandante no había proporcionado pruebas de la supuesta pérdida ni tampoco la relación de causalidad entre la supuesta pérdida y el siniestro, razones por las cuales rechazaba la reclamación. El demandante ha apelado contra la sentencia.

Tribunal de Apelación de Rennes

Reclamación de un estudiante que no había obtenido el empleo esperado

El Fondo de 1992 había rechazado una reclamación por pérdida de beneficios por €78 (£700) presentada por un estudiante que, al contrario de lo que había sido el caso en 1998 y 1999, no había sido empleado en el verano de 2000 en un camping de Névez, Departamento de Finisterre, por motivos de que no había una relación de causalidad suficiente.

En una sentencia pronunciada en julio de 2005, el Tribunal de Comercio de Rennes aceptó la reclamación. Como en esta reclamación intervenía una cuestión de principio, el Comité Ejecutivo instruyó a la Secretaría a apelar contra la sentencia.

En una sentencia pronunciada en febrero de 2007, el Tribunal de Apelación de Rennes aceptó la apelación por el Fondo de 1992, revocando la sentencia de primera instancia y rechazando la reclamación.

El Tribunal manifestó que los criterios de admisibilidad de las reclamaciones que figuran en el Manual de Reclamaciones no pueden ser asimilados a los acuerdos entre las partes en el sentido del artículo 31, párrafo 3 de la Convención de Viena sobre el Derecho de Tratados ni a la costumbre internacional en el sentido de esa misma Convención. El Tribunal manifestó asimismo que incumbe a los tribunales nacionales decidir la interpretación de la expresión “daños ocasionados por contaminación”, pero que, al hacerlo así, debían tener en cuenta los términos de los Convenios de 1992, que en virtud de la Constitución francesa tienen rango superior al derecho interno, y que los criterios de

admisibilidad de las reclamaciones, en particular, el criterio de no indemnizar las reclamaciones de turismo de “segundo grado”, son internos del Fondo. El Tribunal manifestó que el estudiante que había sido empleado en agosto de 2000 no demostró que la razón de no haber sido empleado en julio de 2000 fuera consecuencia de la reducción del turismo resultante del siniestro del *Erika* y no proporcionó pruebas de haber intentado obtener empleo en otra parte.

Reclamación de una compañía que alquilaba un local comercial

El propietario de una compañía que alquilaba un local comercial a un negocio de comida para llevar había presentado una reclamación por € 329 (£4 650) por pérdida de ingresos supuestamente sufrida en 2000, 2001 y 2002 debido al siniestro del *Erika*. El Fondo de 1992 había rechazado la reclamación porque el demandante facilitaba servicios a otras empresas del sector turístico, pero no directamente a los turistas y que, por tal razón, no existía una relación de causalidad suficiente entre la contaminación y las pérdidas supuestas.

En la sentencia pronunciada en diciembre de 2005, el Tribunal de Saint-Nazaire ordenó al Fondo de 1992 pagar indemnización al demandante por pérdida de ingresos de alquiler en 2000 de € 618 (£1 200) más € 300 (£950) por costes, y rechazó la reclamación por pérdidas en 2001 y 2002. Habida cuenta de que la sentencia estaba en discrepancia con los criterios de admisibilidad de las reclamaciones adoptados por los órganos rectores del Fondo de 1992 con respecto a reclamaciones de ‘segundo grado’ en el sector del turismo, el Comité Ejecutivo encargó a la Secretaría apelar contra la sentencia a pesar de la reducida suma involucrada.

En una sentencia pronunciada en febrero de 2007, el Tribunal de Apelación de Rennes aceptó la apelación del Fondo de 1992, revocando la sentencia de primera instancia y rechazando la reclamación.

El Tribunal manifestó que los criterios de admisibilidad de reclamaciones del Fondo de 1992 no eran vinculantes para los tribunales nacionales. El Tribunal consideró que el local había sido alquilado cada año, incluso en 2000, un año después de que ocurriera el siniestro del *Erika*. El Tribunal consideró asimismo que en

2001, si bien la actividad de turismo era similar a antes del siniestro, el local se había alquilado por una suma similar a la de 2000. El Tribunal consideró que otros factores no relacionados con el siniestro, tales como el incremento anual del precio del alquiler de FF5 000 (€762 o £560) para la temporada baja, habían tenido repercusión sobre el negocio. El Tribunal estimó que el demandante no había establecido la relación de causalidad entre las supuestas pérdidas y la contaminación, razón por la cual rechazaba la reclamación.

Reclamación del propietario de un bar

El propietario de un bar en Carnac, que había comenzado el negocio en junio de 2000, había presentado una reclamación de €12 552 (£9 200) relativa a pérdidas supuestamente sufridas en 2000 a consecuencia del siniestro del *Erika*. La acción judicial fue presentada ante el Tribunal el 8 de septiembre de 2003. Según la postura adoptada por el Comité Ejecutivo en febrero de 2003, el Fondo de 1992 había argumentado que, en cuanto a las pérdidas anteriores al 8 de septiembre de 2000, la reclamación había prescrito en virtud del artículo 6 del Convenio del Fondo de 1992. El Fondo de 1992 sostuvo además que debía rechazarse el resto de la reclamación porque no se había probado que existiese una relación de causalidad suficiente entre las supuestas pérdidas y la contaminación resultante del siniestro del *Erika*.

En la sentencia dictada en diciembre de 2005, el Tribunal no abordó la cuestión de la prescripción sino que rechazó la reclamación porque el demandante no había probado que hubiera sufrido pérdidas. El demandante apeló contra la sentencia.

En sentencia dictada en febrero de 2007, el Tribunal de Apelación de Rennes rechazó la apelación. El Tribunal manifestó que los criterios de admisibilidad de reclamaciones del Fondo de 1992 no eran vinculantes a los tribunales nacionales. El Tribunal, tras manifestar que el artículo VIII del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el artículo 6 del Convenio del Fondo de 1992 establecen una doble condición, a saber, una acción judicial se ha de presentar dentro de los tres años siguientes a la fecha en que ocurrieron los daños y dentro de los seis años siguientes a la fecha en que tuvo lugar el siniestro, decidió que el derecho del demandante a recibir

indemnización por los daños sufridos antes del 8 de septiembre de 2000 había prescrito, ya que la acción judicial se había iniciado el 8 de septiembre de 2003. El Tribunal rechazó también el resto de la reclamación, es decir, por las pérdidas supuestamente sufridas después del 8 de septiembre de 2000, entendiendo que el demandante no había probado que hubiera sufrido pérdida ni que existiera una relación de causalidad con el siniestro del *Erika*.

Reclamación de un asegurador tras la cancelación de una fiesta de milenio

Un asegurador había presentado una reclamación subrogada contra el Fondo de 1992 por €30 000 (£462 000) 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 cancelar la fiesta.

El Fondo de 1992 había rechazado la reclamación porque el demandante no había probado que había asumido la supuesta pérdida como resultado del siniestro del *Erika*.

En sentencia dictada en diciembre de 2004, el Tribunal de primera instancia ordenó al Fondo de 1992 pagar al asegurador €30 000 (£315 000). El Fondo de 1992 apeló contra la sentencia.

En noviembre de 2006, el Tribunal de Apelación de Rennes invalidó la sentencia del Tribunal de primera instancia y rechazó la reclamación. El Tribunal 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 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 se pudieron celebrar 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 para celebrar las festividades bajo las marquesinas, y el hecho de que no se pudieron levantar 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*.

El demandante ha interpuesto otra apelación contra la sentencia ante el Tribunal de Casación.

Reclamación del propietario de una crepería

El propietario de una crepería en Morbihan había presentado una reclamación por €2 806 (£39 000) relativa a la pérdida de ingresos supuestamente debida al siniestro del *Erika*. El Fondo de 1992 había rechazado la reclamación porque el demandante había comprado la crepería el 31 de mayo de 2000, es decir seis meses después de tener lugar el siniestro del *Erika*, cuando era plenamente consciente de las consecuencias que el siniestro podría tener para su actividad comercial.

En su sentencia, el Tribunal de Comercio de Vannes tomó nota de la postura adoptada por los órganos rectores del Fondo de 1992, es decir que para que una reclamación sea admisible tiene que haber una relación de causalidad suficiente entre la contaminación y la pérdida o daños supuestamente sufridos por el demandante. El Tribunal se remitió a los criterios de admisibilidad establecidos por los órganos rectores para reclamaciones por pérdidas puramente económicas. El Tribunal tomó nota de que el demandante había comprado el negocio plenamente consciente de que había tenido lugar el siniestro y las consecuencias que podría tener sobre su actividad. El Tribunal halló que el demandante

no había probado que la reducción del volumen comercial fuera consecuencia de la contaminación y, por tal razón, rechazó la reclamación. El demandante apeló contra la sentencia.

En enero de 2007, el Tribunal de Apelación de Rennes confirmó la sentencia dictada por el Tribunal de Comercio de Vannes. En su sentencia, el Tribunal de Apelación halló que el demandante no había probado que hubiera sufrido pérdida. El Tribunal manifestó que el demandante, cuando decidió comprar la crepería, era plenamente consciente de las consecuencias de la contaminación en la temporada de turismo de 2000.

Tribunal de Comercio de La Roche-sur-Yon

Reclamación de un agente inmobiliario por pérdida de alquiler de propiedades

Un agente inmobiliario, radicado en Saint Jean de Monts, había presentado una reclamación de €7 068 (£27 225) por pérdidas en su actividad comercial en 2000 y 2001, a saber el alquiler de propiedades a turistas, supuestamente a consecuencia del siniestro del *Erika*. El Fondo de 1992 rechazó la reclamación porque el demandante no había probado que hubiera una relación de causalidad entre la reducción de ingresos y el siniestro.

En sentencia dictada en diciembre de 2006, el Tribunal manifestó que los criterios de admisibilidad de las reclamaciones del Fondo no eran vinculantes para el juez, quien debía determinar en cada caso individual si existía una relación de causalidad suficiente entre el suceso y los daños. El Tribunal se mostró de acuerdo con el Fondo en que la reducción de ingresos del demandante era resultado de factores no relacionados con el siniestro, tales como una reducción del número de propietarios que alquilaban sus propiedades a través del demandante y un aumento del número de agentes de la propiedad que realizaban operaciones en la zona. El Tribunal halló que el demandante no había probado que hubiera una relación de causalidad entre la reducción de ingresos y el siniestro y, por tal razón, rechazó la reclamación.

Reclamación del propietario de un restaurante

El propietario de un restaurante en Noirmoutier presentó una reclamación de la cuantía de

€19 803 (£14 500) respecto a las pérdidas sufridas durante 2000. El Fondo de 1992 consideró que el demandante no había sufrido pérdida y rechazó la reclamación. Al adoptar su decisión, el Fondo de 1992 consideró que el volumen comercial del demandante en 2000 había aumentado en relación con 1999, y que el demandante había obtenido un beneficio del siniestro a consecuencia de las comidas adicionales servidas al personal del cuerpo de bomberos que llevaron a cabo operaciones de limpieza en la zona.

En sentencia dictada en diciembre de 2006, el Tribunal, tras manifestar que los criterios de admisibilidad de reclamaciones del Fondo no eran vinculantes para el juez, halló que no se había demostrado que el demandante hubiera sufrido pérdida a consecuencia del siniestro y, por tal razón, rechazó la reclamación.

Tribunal de Comercio de Quimper

Reclamación de una empresa de embarcaciones de recreo

El propietario de una compañía que explotaba embarcaciones de vela para turistas en Concarneau había presentado reclamaciones por un total de €18 260 (£87 000) por pérdidas entre enero y septiembre de 2000, y €04 757 (£77 000) por pérdidas entre octubre de 2000 y septiembre de 2001. El demandante y el Fondo de 1992 se pusieron de acuerdo en que las pérdidas entre enero y septiembre de 2000 eran de €5 378 (£40 000). No obstante, el Fondo de 1992 rechazó la reclamación por pérdidas entre octubre de 2000 y septiembre de 2001, ya que consideraba que el demandante no había sufrido pérdida económica.

En sentencia dictada en febrero de 2007, el Tribunal de Comercio hizo una declaración similar a la del Tribunal de Comercio de La Roche-sur-Yon, en el sentido de que los criterios de admisibilidad de las reclamaciones del Fondo no eran vinculantes para el juez nacional, el demandante no había establecido una relación de causalidad entre la pérdida supuesta y la contaminación, y tampoco había demostrado que hubiera sufrido pérdida a consecuencia del siniestro. Por estas razones el Tribunal rechazó la reclamación.

Tribunal de Comercio de Lorient

Reclamación del propietario de un restaurante

El propietario de un restaurante de Guidel-Plage

había presentado una reclamación de €43 617 (£32 000) por pérdidas en 2000 y de €07 265 (£78 800) por pérdidas en 2001. El Fondo de 1992 había evaluado las pérdidas de 2000 en €9 039 (£21 300) pero había rechazado la reclamación de 2001 porque, a juicio del Fondo, no existía una relación de causalidad suficiente entre las pérdidas reclamadas en 2001 y el siniestro del *Erika*. El demandante no estuvo de acuerdo con las evaluaciones y entabló un proceso judicial ante el Tribunal de Comercio de Lorient.

En una sentencia pronunciada en julio de 2007, el Tribunal afirmó que no estaba vinculado por los criterios de admisibilidad de reclamaciones 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. El Tribunal consideró que el siniestro del *Erika* no había tenido un impacto importante en la temporada de turismo de 2001 ya que, según los estudios llevados a cabo, los resultados de 2001 eran consecuencia de factores no relacionados con el derrame de hidrocarburos. Por consiguiente, el Tribunal adoptó el parecer del Fondo sobre la falta de relación de causalidad y halló que el demandante no había probado haber sufrido pérdidas mayores que la pérdida de ingresos evaluada por el Fondo.

Tribunal de Comercio de Saint Nazaire

Reclamaciones de los productores de sal

En mayo de 2007, el Tribunal de lo civil de Saint Nazaire dictó sentencia respecto a 136 reclamaciones presentadas por productores de sal de Guérande en concepto de pérdidas ocasionadas por la falta de producción en 2000 a consecuencia de una veda impuesta a la toma de agua, así como por las pérdidas sufridas en razón del comienzo tardío de la temporada de 2001 y por los costes del restablecimiento de las salinas en 2001.

Con respecto a la reclamación por pérdidas de producción en 2000, el Tribunal, tras revisar el análisis científico llevado a cabo por el perito judicial y teniendo en cuenta los dictámenes de otros peritos presentados por los productores de sal, consideró que no existía un consenso científico sobre los riesgos sanitarios y la eficacia de las barreras desplegadas. El riesgo de

contaminación debido a la presencia de hidrocarburos en las proximidades de las salinas, las operaciones de extracción de hidrocarburos del *Erika* y los restos de hidrocarburos en el litoral rocoso vecino, había hecho razonable mantener totalmente cerradas las salinas para prevenir la entrada de hidrocarburos que habrían ocasionado daños considerables a las salinas. Por estas razones, el Tribunal halló que la decisión de no producir sal en 2000 había constituido una medida razonable para prevenir o reducir al mínimo los daños ocasionados por la contaminación.

El Tribunal aceptó que la pérdida de producción de sal en 2001 era también una consecuencia del siniestro del *Erika*, ya que los hidrocarburos en las proximidades de las salinas no se retiraron hasta la primavera de 2001 y las operaciones de limpieza seguían llevándose a cabo en 2001 en el litoral rocoso vecino. No obstante, el Tribunal decidió reducir la cuantía de indemnización al 50% para tener en cuenta el impacto que las lluvias excepcionales de 2001 habían tenido sobre la salinidad de las salinas. El Tribunal aceptó que los costes contraídos para restablecer las salinas en 2001 eran una consecuencia inevitable de la decisión de no producir sal en 2000, sin embargo decidió reducir la cuantía de indemnización al 50% debido a las lluvias excepcionales de 2001.

El Comité otorgó a los productores de sal la cuantía de € 494 257 (£1 097 000) y ordenó la ejecución provisional de la sentencia que tuvo lugar durante el verano de 2007.

La Secretaría, con la ayuda del abogado francés del Fondo de 1992 y los expertos del Fondo, examinaron las sentencias para decidir si el Fondo de 1992 debía apelar. En lo que respecta a las sentencias respecto a las 136 reclamaciones de productores de sal de Guérande, la Secretaría consideró que en el litigio no intervenía cuestión de principio, ya que el Fondo había acordado que el derrame había ocasionado daños de contaminación en Guérande, y que el Tribunal había logrado una sentencia equilibrada, considerando que los costes contraídos para restablecer las salinas en 2001 eran consecuencia inevitable de la decisión de no producir sal en 2000, que en opinión del Tribunal había sido una decisión razonable, dadas las circunstancias, y reduciendo las cuantías de indemnización al 50% para tener en cuenta el impacto de las lluvias

excepcionales de 2001. La Secretaría consideró además que los productores de sal habían informado al Fondo de 1992 que estaban dispuestos a no apelar contra la sentencia siempre que el Fondo adoptase la misma decisión. Por consiguiente, el Director decidió que los intereses del Fondo de 1992 quedarían protegidos conviniendo con los productores de sal que las partes no apelarían contra estas sentencias.

Tribunal de lo civil de Sables d'Olonne

Reclamación de una cooperativa de productores de sal

En mayo de 2007, el Tribunal de lo civil de Saint Nazaire dictó una sentencia respecto a la reclamación de una cooperativa de productores de sal de Guérande, que había presentado una reclamación por pérdidas comerciales, pérdida de prestigio y costes suplementarios contraídos de resultas del siniestro del *Erika*.

Con respecto a la reclamación por pérdidas comerciales por la cuantía de €7,1 millones (£5,2 millones), el Tribunal declaró que quien realmente producía la sal no era la cooperativa sino los productores de sal, por consiguiente, la cooperativa podía reclamar pérdidas de ventas y no pérdidas de producción y que le correspondía a ésta probar que había sufrido pérdidas de beneficios a consecuencia de la contaminación. El Tribunal consideró que la cooperativa disponía de una reserva de aproximadamente 28 611 toneladas de sal y que, por tanto, había estado en condiciones de mantener las ventas a un nivel normal, aunque no se hubiese producido sal en 2000. El Tribunal decidió que la cooperativa no había podido demostrar que había sufrido pérdidas comerciales a consecuencia del siniestro del *Erika* y, por este motivo, rechazó la reclamación.

Con respecto a la reclamación por pérdida de prestigio en la cuantía de €78 042 (£277 000), el Tribunal determinó que la decisión de la cooperativa de informar al público que tenía una reserva considerable de sal disponible para la venta y de llevar a cabo una campaña de comercialización para informar y tranquilizar a los consumidores había constituido una medida razonable para reducir la pérdida y que había probado su eficacia, ya que la cooperativa no había sufrido una reducción sustancial de sus ventas. Por esa razón, el Tribunal otorgó la cuantía reclamada.

Con respecto a la reclamación por costes adicionales contraídos para reducir al mínimo los daños causados por la contaminación (costes de supervisión de las barreras, dispositivos de filtrado, análisis del agua, etc.), el Tribunal decidió que estas medidas eran razonables y que se habían adoptado para prevenir los daños causados por la contaminación y otorgó la cuantía de €1 347 (£15 600). El Tribunal rechazó otros costes adicionales contraídos de un total de €136 345 (£100 000), ya que estaban relacionados con el tiempo empleado por los productores de sal en defensa de sus intereses y para coordinar sus actividades, pero no existía un vínculo directo con el siniestro del *Erika*.

La cooperativa de productores de sal ha apelado contra la sentencia.

Tribunal de Casación – Confirmación de la sentencia dictada por el Tribunal de Comercio de Rennes

Reclamaciones de un pescador y de un sindicato local de pescadores

Un pescador había presentado una reclamación de € 027 (£5 900) relativa a la pérdida de ingresos debido al siniestro del *Erika*. El demandante había aceptado la evaluación de su reclamación llevada a cabo por el Fondo en € 357 (£900). El demandante había recibido dos pagos provisionales de un total de € 085 (£740) y había firmado recibos finales de pago y finiquito de acciones respecto de aquella cuantía, dejando pendiente un pago de €72 (£160). Antes de efectuarse el último pago de indemnización, el demandante entabló proceso contra el Fondo de 1992 argumentando que el previo acuerdo logrado con el Fondo no era válido, y reclamando indemnización por pérdidas de un total de € 942 (£5 000).

Un sindicato local de pescadores se unió a este proceso judicial apoyando a este demandante, que es uno de sus miembros. El sindicato no hizo una reclamación específica por pérdidas o daños causados por el siniestro del *Erika*, pero reclamó contra el Fondo de 1992 la cuantía simbólica de € (£0,70) por daños no definidos.

En una sentencia dictada en mayo de 2006, el

Tribunal de Apelación de Rennes confirmó la sentencia del Tribunal de Comercio respecto al demandante, ya que, al haber firmado un recibo de pago y finiquito completo y final, el demandante había perdido su derecho a entablar juicio al Fondo de 1992. El Tribunal consideró que el Fondo de 1992 y la Steamship Mutual, al brindar una indemnización amistosa a las víctimas de la contaminación causada por el *Erika*, habían evitado la necesidad de que el demandante se viese envuelto en un litigio largo y caro, y además habían actuado conforme a los requisitos del derecho francés. El Tribunal 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.

El Tribunal 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. El Tribunal consideró, sin embargo, que el sindicato no debía ocuparse de las pérdidas individuales sufridas por las víctimas de la contaminación y decidió que la reclamación de la asociación no estaba bien fundada. Los demandantes han presentado una nueva apelación ante el Tribunal de Casación.

En diciembre de 2007, el Tribunal de Casación rechazó la apelación, hallando que el acuerdo alcanzado entre el demandante y el Fondo era válido, ya que contenía concesiones por cada parte.

15.4 AL JAZIAH 1

(Emiratos Árabes Unidos, 24 de enero de 2000)

Véase páginas 70-71.

15.5 SLOPS

(Grecia, 15 de junio de 2000)

El siniestro

El 15 de junio de 2000, 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.

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.

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. Varias delegaciones, basándose en una decisión de la Asamblea del

Fondo de 1992 respecto a las unidades flotantes de almacenamiento (FSU) y las unidades flotantes de producción, almacenamiento y descarga (FPSO), expresaron la opinión de que el *Slops* no se dedicaba al transporte de hidrocarburos a granel como carga, no se le podía considerar como 'buque' a los efectos de los Convenios de 1992. Una delegación señaló que esto venía apoyado por el hecho de que las autoridades griegas habían eximido a la unidad móvil de la necesidad de llevar seguro de responsabilidad de conformidad con el artículo VII.1 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992.

El Comité decidió que el *Slops* no fuese considerado como 'buque' a los efectos del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992, y que por lo tanto estos Convenios no se aplicaban a este siniestro.

Acciones judiciales

En febrero de 2002, dos empresas griegas entablaron acciones judiciales en el Tribunal de primera instancia del Pireo contra el propietario inscrito del *Slops* y el Fondo de 1992, reclamando indemnización por el coste de las operaciones de limpieza y medidas preventivas por € 536 528 (£1,1 millones) y € 786 832 (£578 000) 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 él no lo había hecho.

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 al Fondo de 1992 pagar a las empresas 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 por €3 000 (£68 000). El Fondo apeló ante el Tribunal de Apelación de Grecia.

El Tribunal de Apelación dictó su sentencia el 16 de 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 transporta hidrocarburos del lugar A al lugar B. Los demandantes apelaron ante el Tribunal Supremo de Grecia.

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.

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 las reclamaciones.

En octubre de 2007 tuvo lugar una audiencia en el Tribunal de Apelación. La cuestión considerada por el Tribunal era la cuantía de las reclamaciones presentadas por las dos empresas griegas. Al 31 de diciembre de 2007, el Tribunal de Apelación no había pronunciado la sentencia.

Reclamaciones de indemnización

Las dos empresas griegas han presentado documentos al Fondo respecto a una cuantía total de US\$2 536 419 (£1,3 millones). El Fondo evaluó provisionalmente las reclamaciones en US\$1 308 778 (£657 000).

En agosto de 2007, el Fondo recibió una carta de una tercera empresa griega pidiendo indemnización por una suma de US\$985 000 (£495 000) respecto a medidas preventivas llevadas a cabo en respuesta al siniestro. Se ha pedido más información a este demandante.

Puesto que las actividades de respuesta fueron supervisadas por la Guardia Costera Helénica, el Director ha escrito a la Guardia Costera pidiéndole que facilite pormenores de las actividades de respuesta, a fin de prestar asistencia en la evaluación de las reclamaciones mencionadas.

Posibles acciones de recurso

Aunque los demandantes han sostenido que el propietario del *Slops* no tenía bienes aparte del *Slops*, que había quedado destruido en un incendio en el momento del siniestro y ni siquiera tenía valor de chatarra, el Director investiga la posibilidad de recuperar del propietario del *Slops*, que es responsable en virtud del artículo III, párrafo 1, del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, la indemnización pagada a los demandantes por daños derivados del siniestro. El Director investiga también la posibilidad de recuperar de las autoridades griegas, que permitieron al *Slops* prestar servicio sin seguro en aguas griegas, posiblemente en contravención del artículo VII, párrafo 1, del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992.

En la sesión de octubre de 2007 del Comité Ejecutivo del Fondo de 1992, la delegación de Grecia manifestó que dada la posible intención del Fondo de 1992 de entablar acciones judiciales contra la República Helénica, el Gobierno griego había pedido asesoramiento jurídico a la oficina jurídica competente del Estado. La opinión jurídica había concluido que no se había llamado a intervenir a las autoridades griegas competentes en los procesos judiciales iniciados por las dos empresas griegas en 2002 y que la República Helénica no tenía interés legítimo en intervenir en dichos procesos judiciales. La opinión jurídica, en el momento del siniestro del *Slops*, no se exigía por ley que las instalaciones flotantes de almacenamiento tuvieran obligación de asegurarse. Asimismo, se manifestó que se había aclarado que la incertidumbre jurídica en los procesos judiciales que finalizaron con el juicio que dictaminó el Tribunal Supremo de Grecia, de conformidad con el artículo 7.6 del Convenio del Fondo de 1992, era obligatoria para las partes interesadas en dichos procesos, a saber, el Fondo de 1992 y las dos empresas de lucha contra la contaminación, pero no del Gobierno de Grecia, dado que éste no era parte de dichos procesos. De conformidad con la opinión jurídica, no cabría razonablemente alegar ni justificar que las autoridades griegas competentes tuvieran responsabilidad alguna por el siniestro del *Slops* y la consiguiente contaminación, y que dicha reclamación tampoco podría adquirir carácter ejecutorio por ley. La opinión jurídica también destacó que, con arreglo al artículo 6 del Convenio del Fondo de 1992, no puede interponerse acción alguna una vez transcurridos seis años desde la fecha del suceso que ocasionó los daños.

El Director afirmó que el Fondo de 1992 cumplía su obligación de investigar la causa del siniestro y que si se había considerado que el *Slops* era un buque a los efectos del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, el Estado griego podría haber incumplido sus obligaciones con arreglo a dicho convenio. El Director indicó que el Fondo de 1992 proseguiría con la investigación e informaría al Comité de sus conclusiones a su debido tiempo.

15.6 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.

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 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 106 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, €2 777 986 (£16,7 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 €71 520 703 (£126 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 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 (£734,5 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.

Examen en octubre de 2005

En octubre de 2005, el Comité Ejecutivo examinó

una propuesta del Director para un incremento del nivel de pagos. Esta propuesta se basó en 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 la evaluación llevada a cabo en esa fecha y la disposición 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 € 050 millones (£734,5 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 rebasaran las sumas siguientes:

Estado	Cuantía (cifras redondeadas)
España	€00 000 000
Francia	€70 000 000
Portugal	€3 000 000
Total	€73 000 000

El Director por consiguiente consideró que el nivel de pagos podría incrementarse al 30%⁸ si se brindara al Fondo de 1992 los compromisos y garantías apropiados de los tres Estados interesados para garantizar que el Fondo 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. Para los pormenores respecto a la decisión del Comité Ejecutivo y el reparto de las cuantías pagaderas por el Fondo a los Estados afectados se hace referencia al Informe Anual de 2006, páginas 103 a 106.

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 €6 365 000 (£38,5 millones) en marzo de 2006. Como solicitara el Gobierno español, el Fondo de 1992 retuvo €1 millón a fin de efectuar pagos al nivel del 30% de las cuantías evaluadas respecto a las distintas reclamaciones que se habían presentado en 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.

⁸ €171,5 millones / €73 millones = 29,9%

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 2007, la Oficina de Reclamaciones de La Coruña había recibido 842 reclamaciones por un total de €763,9 millones (£561 millones). Éstas incluyen doce reclamaciones del Gobierno español por un total de €13,6 millones (£524 millones) presentadas en el periodo de octubre de 2003 a diciembre de 2007.

El cuadro abajo presenta un desglose de los diferentes tipos de reclamaciones recibidos en la Oficina de Reclamaciones de La Coruña al 31 de diciembre de 2007.

Al 31 de diciembre de 2007, 760 (91,57%) de las reclamaciones aparte de las presentadas por el Gobierno español se han evaluado en €3,9 millones (£2,8 millones). Se han efectuado pagos provisionales por un total de €03 942 (£370 145)⁹ respecto a 162 de las reclamaciones evaluadas, principalmente al 30% de la cuantía evaluada. De las reclamaciones restantes, tres esperaban aclaración, dos esperaban aprobación del Fondo de 1992 y del London Club, cuatro estaban esperando aprobación del London Club, 176 esperaban respuesta del reclamante,

53 esperaban nueva documentación, 411 (por un total de €9 millones (£21,3 millones)) habían sido rechazadas y 19 fueron retiradas por los reclamantes.

Francia

Al 31 de diciembre de 2007, la Oficina de Reclamaciones en Francia había recibido 480 reclamaciones por un total de €109,7 millones (£80,6 millones).

De las 480 reclamaciones presentadas a la Oficina de Reclamaciones, se ha evaluado el 92% al 31 de diciembre de 2007. Muchas de las reclamaciones restantes carecen de suficiente documentación de apoyo y se ha pedido dicha documentación a los reclamantes. Se habían evaluado 436 reclamaciones en €48,7 millones (£35,8 millones) y se han efectuado pagos provisionales por un total de €4,85 millones (£3,56 millones) al 30% de las cuantías evaluadas respecto de 315 reclamaciones. Las reclamaciones restantes 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 55 reclamaciones por un total de €3,7 millones (£2,7 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 (£49,5 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 €1,2 millones (£23 millones). El Gobierno

Categoría de reclamación (España)	No. de reclamaciones	Cuantía reclamada €
Daños materiales	232	2 066 103
Limpieza	17	3 011 744
Maricultura	14	19 097 581
Pesca y marisqueo	180	3 610 886 ¹⁰
Turismo	14	688 303
Elaboradores/vendedores de pescado	299	20 027 881
Varios	74	1 761 785
Gobierno español	12	713 646 135
Total	842	763 910 418

⁹ Para el cálculo de los pagos provisionales, se han restado los pagos de indemnización efectuados por el Gobierno español a los reclamantes.

¹⁰ Se ha retirado una reclamación de un total de €132 millones (£96,9 millones) de un grupo de 58 asociaciones a raíz de un acuerdo transaccional con el Gobierno español

Categoría de reclamación (Francia)	No. de reclamaciones	Cuantía reclamada €
Daños materiales	9	87 772
Limpieza	60	10 466 654
Maricultura	126	2 336 501
Marisqueo	3	116 810
Embarcaciones de pesca	59	1 601 717
Turismo	194	25 268 942
Elaboradores/vendedores de pescado	9	301 446
Varios	19	2 029 820
Gobierno francés	1	67 499 154
Total	480	109 708 816

francés ha facilitado desde entonces nueva documentación. Los expertos del Fondo están efectuando una nueva evaluación de la reclamación.

Otras 59 reclamaciones, por un total de €0,5 millones (£7,7 millones), habían sido presentadas por las autoridades locales por costes de operaciones de limpieza. Se han evaluado 43 de estas reclamaciones en €4,2 millones (£3 millones). Se han efectuado pagos provisionales por un total de €1 millón (£0,7 millones) respecto de 28 reclamaciones al 30% de las cuantías valorizadas.

Ciento veintiséis reclamaciones habían sido presentadas por ostricultores en un total de €3 millones (£1,7 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 examinaron estas reclamaciones y, al 31 de diciembre de 2007, 120 de ellas, por un total de €1,9 millones (£1,4 millones), se habían evaluado en €68 231 (£343 915). Se habían efectuado pagos por un total de €27 539 (£93 677) respecto a 85 de estas reclamaciones al 30% de las cuantías valorizadas.

Al 31 de diciembre de 2007, la Oficina de Reclamaciones de La Coruña había recibido 194 reclamaciones relacionadas con el turismo por un total de €25,3 millones (£18,6 millones). Se han evaluado 183 de estas reclamaciones en un

total de €2,8 millones (£9,4 millones) y se han efectuado pagos provisionales por un total de €3,4 millones (£2,5 millones) al 30% de las cuantías evaluadas respecto a 132 reclamaciones.

Portugal

En diciembre de 2003, el Gobierno portugués presentó una reclamación de €3,3 millones (£2,4 millones) en relación con los costes contraídos por limpieza y medidas preventivas. La documentación adicional presentada en febrero de 2005 incluía una reclamación complementaria de €1 millón (£734 500) también respecto a limpieza y medidas preventivas. Las reclamaciones fueron evaluadas finalmente en €2,2 millones (£1,6 millones). El Gobierno portugués aceptó esta evaluación. En agosto de 2006, el Fondo de 1992 efectuó un pago de €28 488 (£222 600), correspondiente al 15% de la evaluación definitiva. Ello no excluye el nuevo pago al Gobierno portugués en el caso de que el Comité Ejecutivo incrementase incondicionalmente el nivel de pagos.

Reclamaciones del Gobierno español

Reclamaciones presentadas

El Gobierno español ha presentado doce reclamaciones por un total de €13,6 millones (£524 millones). 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 efectuados en relación con el derrame basándose en la legislación



Prestige: Flota de embarcaciones pesqueras en el Puerto de Fisterra, Galicia

nacional (Reales Decretos Leyes)¹¹, 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.

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)¹² conforme a los Reales Decretos Leyes.

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 €8 millones (£4,2 millones). Los expertos del Fondo de 1992 están examinando la reclamación. El Gobierno español ha presentado asimismo reclamaciones por los costes contraídos por las regiones de Galicia por las cuantías de €8 millones (£20,5 millones), Asturias por

€3,3 millones (£2,4 millones), Cantabria por €9,4 millones (£36,3 millones) y el País Vasco por €45,6 millones (£33,5 millones).

Tras una serie de ajustes, el Gobierno español indicó en agosto de 2007 que la cuantía total de sus reclamaciones era de €54 341 636 (£480,6 millones). El Gobierno español ha indicado que se harían nuevos ajustes a las reclamaciones respecto al coste del tratamiento y eliminación de residuos oleosos extraídos durante las operaciones de limpieza y los pagos de indemnización efectuados por el Gobierno español a los distintos reclamantes evaluados por el Consorcio, habiendo sido presentado el último en octubre y diciembre de 2007, por un total de €9,3 millones (£43,5 millones).

Extracción de los hidrocarburos del pecio

La reclamación por la extracción de los hidrocarburos del pecio, originalmente de €09,2 millones (£80,2 millones), se redujo a €4,2 millones (£17,8 millones) para tener en cuenta los fondos obtenidos de otra fuente (véase abajo).

¹¹ Para los pormenores respecto al plan de indemnización organizado por el Gobierno español se hace referencia al Informe Anual de 2006, páginas 109 a 111.

¹² Organización de seguros de propiedad estatal para pagar reclamaciones por daños normalmente no cubiertos por pólizas de seguro comerciales, tales como daños debidos a actividades terroristas o desastres naturales.

En la sesión de febrero de 2006 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 inadmisibles (véase Informe Anual de 2006, páginas 111 a 114). 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.

Pagos al Gobierno español

La primera reclamación recibida del Gobierno español en octubre de 2003 por €83,7 millones (£281,8 millones) fue evaluada provisionalmente por el Director en diciembre de 2003 en €107 millones (£78,6 millones), y el Fondo de 1992 efectuó un pago de €6 050 000 (£11,1 millones), correspondiente al 15% de la evaluación provisional. El Director hizo asimismo una evaluación general del total de los daños admisibles en España y concluyó que los daños admisibles serían de al menos €303 millones (£222,5 millones). Sobre esa base, y como lo autorizara la Asamblea, el Director efectuó un pago adicional de €41 505 000 (£28,5 millones), correspondiente a la diferencia entre el 15% de €83,7 millones (es decir €7 555 000) y el 15% de la cuantía preliminar evaluada de la reclamación del Gobierno, (€6 050 000). 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.

Como ya se ha mencionado, en marzo de 2006 el Fondo de 1992 efectuó un pago adicional de €6 365 000¹³ (£38,5 millones) al Gobierno español.

Avances en la evaluación

Han tenido lugar numerosas reuniones entre representantes del Gobierno español y el Fondo de 1992 y se ha facilitado considerable información nueva en apoyo de las reclamaciones del Gobierno. 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 mayo de 2007, tuvo lugar una reunión con representantes del Gobierno español para discutir una evaluación provisional llevada a cabo en relación con las operaciones de limpieza en el mar y en la costa por los Ministerios de Defensa, Medio Ambiente y Fomento. El resultado de los interrogantes suscitadas en esta evaluación provisional fue que el Gobierno español ha presentado más información, que están analizando los expertos del Fondo de 1992, y a este respecto se ha facilitado una reevaluación por el Fondo.

En junio de 2007, el Fondo de 1992 recibió más información del Gobierno español respecto a la cuantía de los fondos europeos que había recibido después del siniestro. El Fondo está examinando la información facilitada y su trascendencia para la evaluación de las reclamaciones del Gobierno español.

En noviembre de 2007, tuvo lugar una reunión con representantes del Gobierno español para discutir una evaluación provisional llevada a cabo en relación con las pérdidas sufridas en el sector de pesca a consecuencia del siniestro. El Gobierno español suscitó varias cuestiones, que están examinando los expertos del Fondo de 1992.

Están en marcha nuevas discusiones entre los representantes del Gobierno español y el Fondo de 1992.

Caducidad

En virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, los derechos a indemnización por el propietario del buque y su asegurador prescribirán (caducarán) a menos que se interponga una acción judicial 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

¹³ Véase sección sobre el nivel de pagos, páginas 94 a 96.

a 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 asegurador (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, las Oficinas de Reclamaciones en España y Francia enviaron cartas a todos aquellos que habían presentado reclamaciones pero que no habían logrado acuerdos, explicándoles las consecuencias de las disposiciones de la caducidad. 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 y francesas

Para los pormenores respecto a los pagos y otra asistencia financiera de las autoridades de España y de Francia, se hace referencia en el Informe Anual de 2006 (páginas 109 a 111).

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 llevó 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 a 119).

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 en España

Unas 3 780 reclamaciones han sido depositadas en los procedimientos judiciales ante el Juzgado de lo penal de Corcubión (España). Seiscientas quince 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 reclamaciones respecto a algunas de estas acciones judiciales, que están siendo examinadas por los expertos contratados por el London Club y el Fondo de 1992.

Unas 1 900 de estas reclamaciones han sido pagadas por el Gobierno español al amparo de los Reales Decretos Leyes¹⁴ o por el Fondo de 1992 a través de la Oficina de Reclamaciones de La Coruña. Varios reclamantes que han sido pagados

¹⁴ El Gobierno español ha rechazado unas 397 reclamaciones, conforme a los Reales Decretos Leyes.

por el Gobierno español, conforme a los Reales Decretos Leyes, 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 1 308 reclamantes o grupos de reclamantes. Varios reclamantes también han entablado acciones judiciales y el Juzgado está examinando si esos reclamantes tienen derecho a unirse a los procesos.

Acciones judiciales en 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 €122 millones (£89,7 millones), incluidos €67,7 millones (£49,7 millones) reclamados por el Gobierno.

Sentencia del Tribunal de lo civil de París

Reclamación de los propietarios de una compañía en liquidación

Los propietarios de una compañía que vendía embarcaciones, que había sido liquidada en 2004, presentaron una reclamación de €403 205 (£296 000) por la pérdida del capital que habían invertido en la compañía. El Fondo de 1992 había evaluado la pérdida de ingresos sufrida por el reclamante en 2003 a consecuencia de la reducción de las ventas de embarcaciones en la cuantía de €1 452 (£15 750). Sin embargo, el Fondo rechazó la reclamación por pérdida del capital invertido en la compañía ya que consideraba que los propietarios no habían establecido que existía una relación de causalidad entre la liquidación de la compañía y la contaminación causada por el siniestro. Los propietarios de la empresa entablaron procesos judiciales ante el Tribunal de lo civil en París.

En sentencia dictada en octubre de 2007, el Tribunal manifestó que los criterios de admisibilidad de reclamaciones del Fondo seguían el buen sentido y observó que antes del

siniestro el estado financiero de la compañía no era suficientemente sólido para sobrevivir en un mercado competitivo. El Tribunal halló que los reclamantes no habían proporcionado pruebas de la supuesta pérdida ni una relación de causalidad entre la supuesta pérdida y la contaminación, y por estas razones rechazó la reclamación. Los reclamantes no han apelado contra la sentencia.

Acciones judiciales en 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 (£3,1 millones). Tras la liquidación de la reclamación referida anteriormente, el Estado portugués retiró su acción en diciembre de 2006.

Acciones judiciales en los Estados Unidos

Demanda y contrademanda

El Estado español ha entablado acción judicial contra la sociedad de clasificación del *Prestige*, a saber la American Bureau of Shipping (ABS), ante 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 (£352 millones) y posteriormente excederían de US\$1 000 millones (£502 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.

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 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 aún no ha tomado ninguna decisión al respecto.

ABS actuando en calidad de agente o empleado del propietario del buque

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 de indemnización 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 de 1992 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.

Aportación de pruebas del expediente penal en Corcubión

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 agosto 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



Prestige: Se limpiaron las orillas rocosas utilizando chorros de agua a alta presión

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 enero de 2007, un abogado que actuaba en nombre de la ABS visitó el Juzgado de Corcubión y examinó los documentos en el expediente del Juzgado.

Aportación de pruebas de los registros financieros

En junio de 2006, el Estado español presentó una solicitud al Tribunal de Nueva York para que 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 sostuvo 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 ha apelado contra esta decisión.

Aportación de pruebas de comunicaciones por correo electrónico

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 juzgase apropiadas. Se denegó una solicitud del Estado español de que el juez volviese a examinar la decisión. El Estado ha apelado.

Habida cuenta de la invitación del juez, la ABS interpuso una moción procurando sanciones porque el Estado español no presentó las comunicaciones por correo electrónico. 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.

En junio de 2007, el Tribunal de Nueva York dictó una orden en parte otorgando y en parte denegando la moción de la ABS. El Tribunal adjudicó a la ABS sus costas contraídas al procurar obligar al Estado español a presentar los correos electrónicos y había ordenado a la ABS que presentara una contabilización del tiempo empleado y los costes contraídos en presentar su moción. Sin embargo, el Tribunal no había desestimado la acción del Estado español, ni parte alguna de la misma, como había pedido la ABS, hallando que, si bien el Estado tenía el deber de preservar las pruebas y había incumplido ese deber, no había prueba de que las acciones del Estado fueran deliberadas, intencionales, adoptadas con mala fe o resultado de negligencia grave. En términos generales, el juez no había aceptado la postura de la ABS de que debían extraerse inferencias negativas del hecho de que el Estado español no presentara los correos electrónicos, hallando que la ABS no había probado que los correos electrónicos desaparecidos fueran pertinentes para su causa. El Tribunal ha ordenado al Estado español que continuase la búsqueda de los pertinentes registros de los correos electrónicos y, si los hallase, los presentara a la ABS de modo continuo. El Estado español no ha apelado contra la decisión del Tribunal de Nueva York.

La ABS ha presentado una moción solicitando al juez que reconsiderase en parte su decisión. El Estado español ha presentado alegatos oponiéndose a dicha moción de reconsideración.

En julio de 2007, la ABS presentó una moción solicitando la adjudicación de las costas y de los costes contraídos en presentar su moción de obligar a la aportación de pruebas, en la cuantía de US\$1,2 millones (£603 000). El Estado español ha presentado disconformidad con dicha moción. El Tribunal no ha adoptado aún una decisión.

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 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.

15.7 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 Busán, 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 transfirió a otros buques. El *N°7 Kwang Min* se llevó posteriormente a un astillero en Busán.

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 hidrocarburos, 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 métodos manuales para extraer la mayor parte de los hidrocarburos, y a continuación 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 varios de los 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 varias operaciones de cultivo de algas (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 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 conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 es de 4,51 millones de DEG (£3,6 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.

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 (£87 000), se liquidaron en Won 3,1 millones (£1 860).

Las reclamaciones de 81 buceadoras por un total de Won 154 millones (£83 000), por pérdida de ingresos debido a la interrupción de sus actividades de recogida y venta de marisco, se liquidaron 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 liquidaron 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 liquidaron sus reclamaciones en 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 acciones 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 Busán, 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 incoaron 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.

Proceso de limitación por el propietario de la embarcación pesquera

En enero de 2007, el propietario del *Chil Yang N°1* presentó su solicitud al Tribunal del distrito de Busán para iniciar el procedimiento para limitar su responsabilidad a la cuantía de limitación aplicable al Código de Comercio coreano, es decir, 83 000 DEG, equivalente a Won 125 638 796 (£67 500).

El Director encargó a los abogados del Fondo que tomen las medidas necesarias para que el Fondo intervenga como demandante en el proceso de limitación a fin de recobrar, en la medida de lo posible, las sumas pagadas en concepto de indemnización por este siniestro. En abril de 2007, se registraron en el Tribunal de limitación las reclamaciones del Fondo de 1992.

En agosto de 2007, el Tribunal de limitación dictó su resolución respecto del procedimiento de limitación. El Tribunal de limitación evaluó la reclamación del Fondo de 1992 en la cuantía de Won 1 327 millones (£712 000), y la reclamación de los maricultores de algas en la cuantía evaluada por el Fondo de 1992. El Tribunal de limitación también evaluó la reclamación del propietario del *N°7 Kwang Min* contra el propietario del *Chil Yang N°1* en Won 26 millones (£13 800).

En septiembre de 2007, los maricultores de algas presentaron una apelación contra la evaluación hecha por el Tribunal de limitación ante el Tribunal de Apelación de Busán.

En diciembre de 2007, el Tribunal de Apelación de Busán remitió la causa a mediación entre los

dos propietarios de buques y los maricultores de algas. La mediación fracasó y el Tribunal de Apelación de Busán decidió considerar la apelación en 2008.

Recurso contra el propietario del N°7 Kwang Min

Las investigaciones sobre la situación financiera del propietario *N°7 Kwang Min* revelaron que contaba con insuficientes activos financieros, a saber un apartamento y el buque tanque *N°7 Kwang Min*, los cuales están hipotecados por sumas muy elevadas. Dado que los bancos hipotecarios tienen prioridad sobre cualquier otro acreedor, es improbable que el Fondo de 1992 pueda recobrar sumas respecto de dichas propiedades.

El propietario del *N°7 Kwang Min*, tras el abordaje, también presentó una reclamación contra el propietario del buque *Chil Yang N°1* que ha sido evaluada por el Tribunal de limitación en Won 26 millones (£13 800). Si el fondo de limitación se distribuyera en proporción a las evaluaciones efectuadas por el tribunal, el propietario del *N°7 Kwang Min* tendría derecho a Won 2 400 000 (£1 200) y por lo tanto la única cuantía que el Fondo de 1992 podría recuperar estaría limitada a esta cifra.

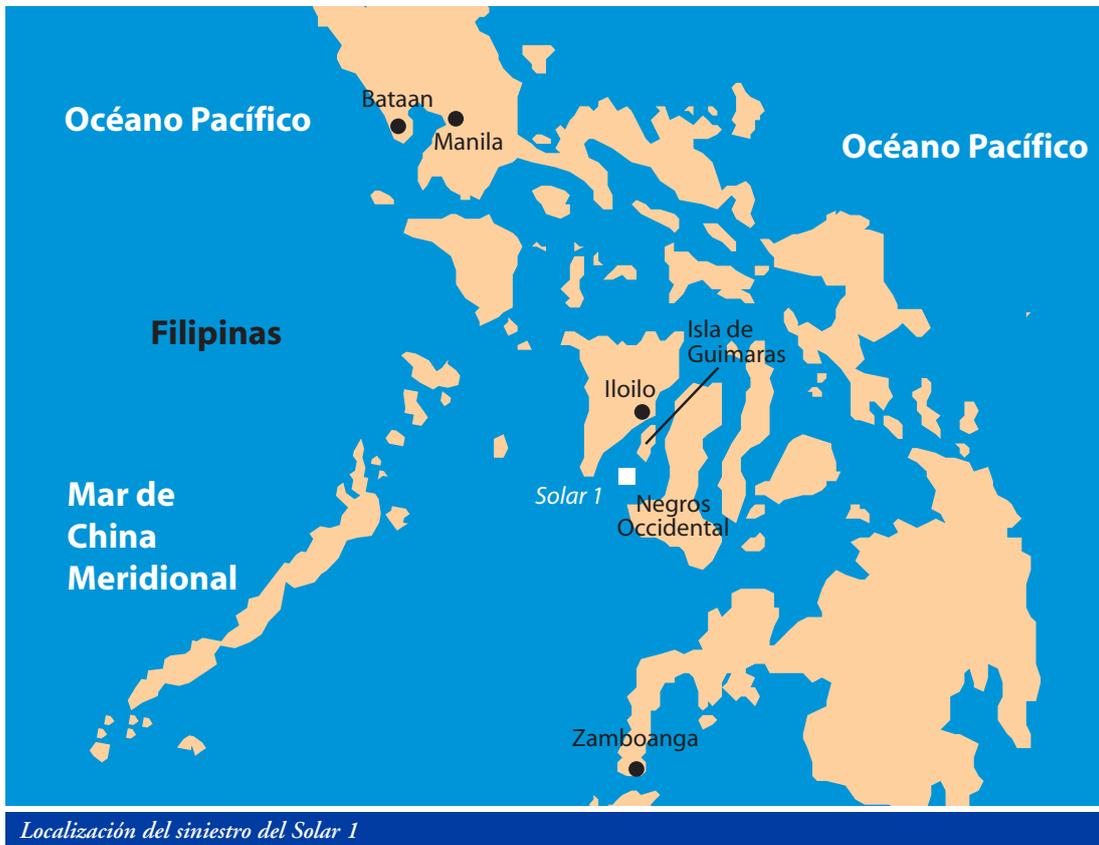
En vista de que los gastos judiciales de un posible recurso contra el propietario del *N°7 Kwang Min* superarían con creces toda suma que el Fondo de 1992 pudiera recobrar. En octubre de 2007, el Comité Ejecutivo encargó al Director que no incoara acción de recurso contra el propietario del *N°7 Kwang Min*.

15.8 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).



Localización del siniestro del Solar 1

En el momento del siniestro 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. Tras una operación de recuperación de los hidrocarburos que quedaban en los restos del naufragio, se halló que se había derramado casi toda la carga en el momento del siniestro.

El *Solar 1* estaba inscrito en la Shipowners' Mutual Protection and Indemnity Association (Luxembourg) (Shipowners' Club).

El Shipowners' Club y el Fondo de 1992 han pedido conjuntamente que se desplace a Filipinas un experto técnico de la International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF) para supervisar la intervención ante el derrame y prestar asistencia técnica.

Para los pormenores de las operaciones de limpieza y las repercusiones del derrame se hace referencia al Informe Anual de 2006, páginas 120 a 123.

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

El Shipowners' Club y el Fondo establecieron una oficina de reclamaciones en Iloilo para prestar asistencia en la tramitación de las reclamaciones. La oficina es administrada por el corresponsal del Club en las Filipinas, junto con una plantilla de cuatro personas.

Los Convenios de 1992 y el 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 (£3,6 millones) pero el propietario del *Solar 1* es parte en el Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos procedentes de pequeños petroleros (STOPIA 2006), con arreglo al

cual la cuantía de limitación aplicable al petrolero en virtud de dicho Convenio se incrementa, voluntariamente, a 20 millones de DEG (£15,8 millones). Sin embargo, el Fondo de 1992 continúa siendo responsable de indemnizar a los demandantes si la cuantía total de las reclamaciones admisibles excediera de la cuantía de limitación aplicable al *Solar 1* y en la medida en que la excediera, en virtud del Convenio. Conforme al STOPIA 2006, el Fondo de 1992 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 (£15,8 millones).

El Director y el Shipowners' Club acordaron que el Fondo de 1992 asumiese responsabilidad por los pagos de indemnización una vez que el Club haya pagado indemnización hasta la cuantía de limitación aplicable al *Solar 1* en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, y que el Fondo de 1992 procuraría entonces reembolsos periódicos del Club hasta el límite del STOPIA 2006, pagos que efectuaría el Club dentro de las dos semanas siguientes a la facturación de parte del Fondo.

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 siniestro y en particular las cuestiones de causalidad, abrigaba graves preocupaciones sobre la explotación del buque por su propietario, lo que justificaría que el Club revocase la cobertura de seguro. El Club informó además al Fondo de que había decidido, no obstante, no evitar toda responsabilidad conforme al artículo VII, párrafo 8 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, 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 de que tenía intención, sin embargo, de reservarse su derecho, conforme al artículo III, párrafo 3 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, de oponerse a las reclamaciones de la Petron Corporation, fletadora del *Solar 1*, cuya negligencia en opinión del Club causó o contribuyó a los daños debidos a la contaminación.

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 al artículo 4, párrafo 3, el Fondo de 1992 sería por tanto responsable de pagar las reclamaciones por costes razonables de medidas preventivas incluso cuando la negligencia del demandante 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 mayo de 2007, el Club informó al Director de que había examinado las cuestiones de causalidad en relación con este siniestro, y que se había decidido no continuar presentando disconformidad con las reclamaciones de la Petron Corporation conforme al artículo III, párrafo 3 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992. En junio de 2007, el Club reembolsó al Fondo la cuantía de PHP118 millones (£1,25 millones) pagada por el Fondo a la Petron Corporation a principios de 2007.

Operación para retirar la carga restante del buque

En la sesión de octubre de 2006, el Comité Ejecutivo 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. Las indicaciones preliminares apuntaban a que los costes de las operaciones para cuantificar y extraer los hidrocarburos que quedasen serían entre US\$8 a 12 millones (£4 a 7 millones) dependiendo de la cantidad de hidrocarburos hallada a bordo.

El Comité tomó nota de que los expertos designados por el Shipowners' Club y el Fondo opinaban que, aun cuando 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 de hidrocarburos debido a los efectos de una actividad sísmica intensa en la

estructura o la estabilidad del buque. El Comité tomó nota de que los expertos habían considerado la sensibilidad de la Isla de Guimaras y su vulnerabilidad a la contaminación procedente del buque 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.

El Comité tomó nota de que, 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 había estado de acuerdo con los expertos en que, siempre que el coste de una operación para extraer la mayor carga restante posible del buque no fuese desproporcionado respecto a los riesgos de los daños debidos a la contaminación resultante de nuevos derrames de hidrocarburos, tal operación estaría, en principio, justificada.

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 una compañía de ingeniería submarina para realizar la operación de recuperación de los hidrocarburos que quedasen en los restos del naufragio del *Solar 1*. La operación se llevó a cabo en marzo de 2007. El coste total de la operación era US\$7 millones

(£3,5 millones). Pero en el buque hundido solamente se encontraron nueve toneladas de hidrocarburos. Los hidrocarburos fueron recuperados con éxito sin derrames.

Reclamaciones de indemnización

El cuadro abajo resume la situación de las reclamaciones al 31 de diciembre de 2007.

Cabe observar que muchos demandantes no indicaron una cuantía reclamada en su respectivo formulario de reclamaciones. Por consiguiente, no se puede determinar la cuantía total reclamada con respecto a este siniestro.

El Shipowners' Club y el Fondo de 1992 recibieron otros 146 280 formularios de reclamaciones, no incluidos en el cuadro de esta página, sobre todo de pescadores y productores de algas marinas en la Isla de Guimaras y la provincia de Iloilo. La mayoría de los formularios de reclamaciones estaban incompletos y un número significativo era de personas de menos de 18 años, que es la edad mínima a la que se les permite dedicarse a la pesca en las Filipinas. Tras un detallado proceso de selección, que incluyó la comparación de los pormenores de los formularios de reclamaciones con el registro electoral, se identificó un reducido número de reclamaciones que merecían otra evaluación. Se incluyen estas reclamaciones en el cuadro abajo. El Club y el Fondo decidieron no seguir procesando los formularios de reclamaciones restantes de este lote, puesto que estaba claro que no se relacionaban con reclamaciones válidas.

Limpieza y medidas preventivas

Cinco demandantes que participaron en

Categoría	Reclamaciones presentadas	Evaluaciones		Total pagadas		Rechazadas
		No	Cuantía PHP	No	Cuantía PHP	No
Pesca de captura	23 774	23 643	187 216 082	22 288	174 893 300	120
Maricultura	728	25	2 226 586	6	556 282	347
Varios	167	1	2 846 882	1	2 846 881	15
Daños materiales	3 253	199	2 921 560	72	2 193 561	459
Turismo	392	59	2 323 814	58	2 261 414	1
Limpieza	25	11	746 803 637	12	725 368 765	8
Totales	28 339	23 938	944 338 561 (£11,5 millones)	22 437	908 120 203 (£11 millones)	950

operaciones en el mar en respuesta al siniestro presentaron reclamaciones por unos US\$15 millones (£7,5 millones). Esta cifra incluye los costes del reconocimiento submarino realizado en septiembre de 2006 y la posterior operación de retirada de hidrocarburos realizada en abril de 2007. Se ha pagado a cuatro de estos demandantes un total de US\$11,3 millones (£5,7 millones) en liquidación íntegra y definitiva de sus reclamaciones. El quinto demandante ha aceptado un pago provisional de US\$2 millones (£1 millón) y está por acordar una propuesta liquidación íntegra y definitiva que se le ofreció en mayo de 2007.

Una reclamación de la Petron Corporation por PHP210 millones (£2,6 millones) por los costes de limpieza de la orilla se había evaluado provisionalmente en un total de PHP118 millones (£1,25 millones) y se había efectuado un pago provisional por esta cuantía. Se ha pedido más información a la Petron para completar la evaluación de su reclamación.

Los Guardacostas de Filipinas presentaron una reclamación por limpieza en el mar y el litoral por PHP440 millones (£5,4 millones) respecto a su función en respuesta ante el derrame. La reclamación no contaba con suficiente información de apoyo para que el Club y el Fondo pudieran llevar a cabo una evaluación. El Club y el Fondo han escrito a los Guardacostas pidiendo información de apoyo detallada respecto a su reclamación.

Se han recibido siete reclamaciones por un total de PHP838 000 (£10 200) por dificultades e inconvenientes debidos a la evacuación forzosa por las autoridades locales. Estos demandantes habían sido evacuados por las autoridades debido a las preocupaciones por su parte sobre posibles niveles peligrosos de sulfuro de hidrógeno en las proximidades de sus hogares. Los expertos designados por el Shipowners' Club y el Fondo de 1992 han confirmado que el supuesto sulfuro de hidrógeno no podía haberse originado del derrame de hidrocarburos procedente del *Solar 1*. Por consiguiente, el Club y el Fondo han adoptado el parecer de que las reclamaciones de indemnización por las consecuencias económicas de la evacuación no son admisibles en principio. Por lo tanto se han rechazado dichas reclamaciones.

Daños materiales

El Shipowners' Club y el Fondo de 1992 recibieron unas 3 185 reclamaciones por daños a las artes de pesca y embarcaciones de pesca. Se hicieron pagos de indemnización a unos 71 demandantes por un total de PHP2 133 251 (£23 372). Se ha ofrecido indemnización a otros 206 demandantes, pero estos aún no han respondido a la oferta. La mayoría de las reclamaciones restantes se rechazaron por falta de pruebas.

Se recibieron además 69 reclamaciones de propietarios de propiedades frente a la playa en el municipio de Nueva Valencia. Muchas de estas reclamaciones de propiedades se relacionan con la retirada de arena durante las operaciones de limpieza del litoral. Durante inspecciones posteriores del paraje por los expertos designados por el Club y el Fondo, se informó que en las playas donde se había retirado la arena, ésta había sido repuesta por acreción natural. Uno de estos demandantes recibió indemnización de PHP60 310 (£662). Se rechazaron trece de estas reclamaciones y están siendo evaluadas las 55 reclamaciones restantes.

Pérdidas económicas en el sector de pesca

El Shipowners' Club y el Fondo de 1992 recibieron 23 774 reclamaciones de pescadores que vivían en los cinco municipios de la Isla de Guimaras y las zonas costeras de la provincia de Iloilo. 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 a cada demandante. Un total de 22 288 demandantes han recibido una indemnización de PHP174 893 300 (£1 833 210). Se han rechazado 120 de las reclamaciones presentadas. Se ha ofrecido indemnización a los demandantes restantes, y los pagos se realizarán en breve.

En febrero de 2007, un bufete de abogados de Manila informó al Fondo que representaba a unos 1 027 pescadores de la Isla de Guimaras para dar curso a sus reclamaciones. Poco después, el bufete de abogados presentó reclamaciones por un total de PHP280,3 millones (£3,4 millones) y aumentó el número de demandantes a 1 218. Aunque no se dieron pormenores en apoyo de las supuestas

pérdidas, se tiene entendido que se basan en el supuesto de que los efectos del derrame durarían 20 meses. El Club y el Fondo informaron al bufete de abogados que, de sus 1 218 clientes, 180 ya habían acordado sus reclamaciones y habían firmado acuerdos transaccionales plenos y finales a tal fin, y que otros 228 demandantes ya habían recibido ofertas de transacción. En abril de 2007 y posteriormente en agosto de 2007, el Club y el Fondo informaron al bufete de abogados que, como se habían retirado con éxito los hidrocarburos restantes del naufragio del *Solar 1*, no había posibilidad de pagar más indemnización al grupo de demandantes que ya habían acordado sus reclamaciones, y que seguían en pie las propuestas ya hechas al grupo de 228 demandantes. El Club y el Fondo informaron también al bufete de abogados que respecto a los clientes restantes se requería mayor evidencia documentada para confirmar que estos eran pescadores de buena fe y que habían sufrido daños por contaminación. Los expertos designados por el Club y el Fondo examinan la información facilitada por el bufete de abogados para determinar si hay demandantes en este grupo que pudieran tener derecho a indemnización.

Pérdidas económicas en el sector de maricultura

El Club y el Fondo han recibido 728 reclamaciones de cultivadores de algas marinas y empresarios de estanques piscícolas por supuestos daños a su cosecha causados por la contaminación.

Los expertos del Club y el Fondo examinan 301 reclamaciones de cultivadores de algas marinas. Además, se han recibido unas 6 000 reclamaciones de cultivadores de algas marinas de la Isla de Guimaras. Al investigar estas reclamaciones, resultó claro que un gran número de estos demandantes no cultivaban algas marinas en el momento del siniestro. A consecuencia de ello, el Club y el Fondo han rechazado estas reclamaciones sobre la base de que las personas que las presentaron no pertenecían a ninguna asociación de cultivadores de algas, y no había ningún registro de que hubieran cultivado algas antes del siniestro. Las reclamaciones carecían de información detallada respecto a la cuantía de algas cultivadas antes del siniestro, los expertos designados por el Club y el Fondo continúan su investigación para determinar la lista de cultivadores de algas marinas de buena fe, y las pérdidas sufridas por ellos debido a la contaminación.

El Club y el Fondo han recibido además 427 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 otros 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. Las reclamaciones estaban mal documentadas, y muchos demandantes no podían probar que contaban con los necesarios permisos, propiedad o tenencia para explotar legalmente los estanques, o que sus estanques funcionaban en el momento del siniestro. Se han pagado seis reclamaciones por un total de PHP556 282 (£6 100). Se ha rechazado la mayoría de las demás reclamaciones sobre la base de que los estanques piscícolas a que se refieren estas reclamaciones no fueron afectados por la contaminación. El Club y el Fondo han escrito a los demandantes restantes pidiéndoles más información.

Turismo

El Club y el Fondo han recibido unas 392 reclamaciones del sector de turismo, de propietarios de pequeños centros de veraneo, empresas de embarcaciones turísticas y proveedores de servicios (por ejemplo guías de turismo) al sector turístico. Se han liquidado 58 reclamaciones por un total de PHP2 261 414 (£23 000). Incluyen reclamaciones de empresas de embarcaciones turísticas y propietarios de pequeños centros de veraneo. Una reclamación de PHP100 millones (£1,2 millones) 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. Algunos de los propietarios de los pequeños centros de veraneo han presentado reclamaciones por nuevas pérdidas durante la primera mitad de 2007. Los expertos designados por el Club y el Fondo examinan estas reclamaciones.

Reclamaciones varias

Una reclamación presentada por el Departamento Regional de Bienestar Social (DSWD) respecto a los costes de suministrar ayuda de socorro a los 5 400 hogares cuyo sustento fue más adversamente afectado por el siniestro ha sido liquidada en PHP2 846 881 (£31 000).



Solar 1: Las operaciones de limpieza incluyeron la limpieza manual de cantos rodados

Propietarios de tiendas de abastecimiento en la Isla de Guimaras han presentado reclamaciones, alegando reducción en las ventas a consecuencia del siniestro. El Club y el Fondo consideraron que estas reclamaciones se refieren a daños que no están suficientemente vinculados a la contaminación y por tanto se han rechazado las reclamaciones.

Las dependencias administrativas locales de varios municipios de Guimaras y de la provincia de Iloilo han presentado reclamaciones respecto a los costes y jornales del personal municipal que intervino en la respuesta al siniestro. Estas reclamaciones están siendo evaluadas por los expertos del Club y el Fondo.

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 PHP130 millones (£1,6 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 transplante 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 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. 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. Como no se ha recibido nueva correspondencia del Departamento del Medio Ambiente y Recursos Naturales, esta propuesta no se ha registrado como reclamación.

Reclamaciones consideradas por el Comité Ejecutivo

Reclamaciones del Departamento Regional de Bienestar Social y Desarrollo

El Departamento Regional de Bienestar Social y Desarrollo (DSWD) también presentó una reclamación de PHP2 millones (£21 000) respecto a la financiación de un programa de 'dinero por trabajo' iniciado para aliviar las dificultades económicas de los pescadores más afectados por la contaminación quienes no habían tomado parte en el programa de 'dinero por trabajo' iniciado por Petron Corporation para realizar operaciones de limpieza del litoral. El programa de 'dinero por trabajo' iniciado por el Departamento Regional de Bienestar Social y Desarrollo, que tuvo una duración de 5 a 7 días, involucró a unas 1 000 familias en una serie de actividades tales como mejora de carreteras y desagüe, producción alimenticia y limpieza comunitaria. El Departamento Regional de Bienestar Social y Desarrollo consideró que las actividades brindaban a las familias una fuente de ingresos más digna que la ayuda de socorro.

La mayoría de las personas, si no todas, empleadas como resultado de la iniciativa del Departamento Regional de Bienestar Social y Desarrollo habían sido finalmente indemnizadas por el Shipowners' Club y el Fondo por sus pérdidas económicas derivadas de la interrupción de la pesca, cuya duración se estimaba en 12 semanas, y que, por consiguiente, se podría argumentar que las personas empleadas en el programa de 'dinero por trabajo' del Departamento Regional de Bienestar Social y Desarrollo, que fueron indemnizadas por el Shipowners' Club y el Fondo, habían recibido una indemnización superior a sus pérdidas efectivas.

Es política normal del Fondo efectuar deducciones respecto a los ingresos extraordinarios a consecuencia de un siniestro, y se pide a los demandantes que indiquen si han recibido pagos o indemnización provisional de órganos públicos en relación con el siniestro. Sin embargo, no se hacen deducciones de pequeñas cuantías pagadas a personas que han participado en las operaciones de limpieza.

El Comité Ejecutivo, en la sesión de junio de 2007, tomó nota de que los trabajos realizados con arreglo al programa de 'dinero por trabajo' del Departamento Regional de Bienestar Social y

Desarrollo no tenían relación con operaciones de limpieza, sino que se relacionaban con actividades de beneficio general a las comunidades locales, y que, en opinión del Director, se podría argumentar que los ingresos obtenidos por quienes fueron empleados por el Departamento Regional de Bienestar Social y Desarrollo deberían haberse deducidos de las pérdidas evaluadas de los pescadores que habían participado en el programa de 'dinero por trabajo'. Se tomó nota, no obstante, de que no se habían considerado tales deducciones, ya que en el momento de las evaluaciones el Shipowners' Club y el Fondo no conocían la iniciativa del Departamento Regional de Bienestar Social y Desarrollo y, debido a las particulares circunstancias económicas de los demandantes y al método de evaluación de sus pérdidas, no se les había pedido que declarasen ingresos adicionales. El Comité tomó nota de que, en opinión del Director, la reclamación del Departamento Regional de Bienestar Social y Desarrollo por los costes de su programa de 'dinero por trabajo' no era admisible, y que el Director había propuesto que se rechazara la reclamación porque los trabajos realizados con arreglo al programa no tenían relación directa con la limpieza ni con las medidas preventivas, y que los pescadores que participaron en el programa habían recibido indemnización plena del Shipowners' Club y del Fondo por sus pérdidas económicas resultantes de la contaminación.

La mayoría de las delegaciones convino en que pese a las buenas intenciones del programa de 'dinero por trabajo', esta reclamación no era admisible porque el trabajo efectuado en el marco del programa no tenía relación con operaciones de limpieza ni con medidas preventivas. Una delegación señaló también que el Fondo no debía recuperar las cuantías de indemnización pagadas a los pescadores que participaron en el programa de 'dinero por trabajo'.

El Comité Ejecutivo concordó con la conclusión del Director de que la reclamación del Departamento Regional de Bienestar Social y Desarrollo respecto al programa de 'dinero por trabajo' no era admisible y debía ser rechazada.

Reclamación por la pérdida de una gabarra

Se presentó una reclamación de PHP5 274 980 (£55 000) por la pérdida de una gabarra, que se hundió el 20 de noviembre de 2006 cuando transportaba residuos oleosos generados por las operaciones de limpieza hasta una instalación de

vertido de hidrocarburos en Lugait, Misamis Occidental. El demandante reclamó también PHP720 940 (£7 600) por la pérdida del equipo que estaba a bordo de la gabarra en el momento del hundimiento. El demandante afirmó asimismo que, en el momento del hundimiento, la gabarra no tenía seguro de casco y máquinas, y no estaba clasificada.

Además de participar en la limpieza en el mar, los Guardacostas de Filipinas le habían encargado al demandante que desplegase tres gabarras que servirían de instalación temporal de almacenamiento de los residuos oleosos, una de las cuales era la gabarra objeto de esta reclamación, y que más tarde se le había pedido que transportase los residuos oleosos de la Isla de Guimaras a la instalación de vertido. Aunque el demandante había intentado obtener un seguro P&I para esta gabarra y las otras dos, no lo había conseguido, pero que después había obtenido los permisos necesarios de la Oficina Regional de la Autoridad del Sector Marítimo de Iloilo (MARINA) para transportar una carga peligrosa. Después de inspecciones previas a la salida por representantes de la Oficina de Gestión Ambiental (EMB) y la compañía que había acordado recibir los residuos oleosos, la gabarra cargada aproximadamente con 750 toneladas de residuos oleosos, contenidos en sacos, había zarpado rumbo a Lugait el 13 de octubre de 2006, remolcada por un remolcador, y que tras descargar su carga en Lugait, la combinación remolcador/gabarra había regresado a la Isla de Guimaras.

La misma combinación remolcador/gabarra fue posteriormente utilizada para transportar otras 750 toneladas de residuos oleosos, y después de una inspección previa a la salida por la Oficina Regional de la Autoridad del Sector Marítimo y la compañía que recibía los residuos, zarpó rumbo a Lugait el 19 de noviembre. El 20 de noviembre, pese a no haber una previsión adversa del tiempo, el remolcador y la gabarra habían encontrado mar gruesa, y que al no haber una zona inmediata disponible para el abrigo, la tripulación del remolcador había decidido continuar rumbo a Lugait. En la noche del 20 de noviembre la gabarra había comenzado a escorarse y a hacer agua, y que el capitán del remolcador había ordenado a su tripulación cortar el calabrote de remolque, pero que al final este se había zafado y la gabarra se había hundido a unos 300 metros de profundidad, a unas tres millas marinas de la costa de Misamis

Occidental. Cuando el remolcador regresó al lugar del hundimiento el día siguiente, no recuperó nada y no detectó contaminación por hidrocarburos en la zona.

Los propietarios de la gabarra manifestaron que, si no fuera por la necesidad de transportar los residuos oleosos de la Isla de Guimaras a Lugait, la gabarra no habría encontrado la mar gruesa que fue causa de la pérdida, y que había una relación de causalidad directa entre la contaminación causada por el derrame del *Solar 1* y la pérdida de la gabarra, toda vez que la gabarra formaba parte de las medidas de limpieza para prevenir o reducir al mínimo los daños debidos a la contaminación. Los propietarios sostenían también que no tenían la culpa de la pérdida de la gabarra, que se habían adoptado las medidas apropiadas para examinar las condiciones atmosféricas y marítimas antes de que el remolcador y la gabarra pusieran rumbo a Lugait, que en todo momento habían actuado razonablemente al emprender el remolque, y que la pérdida de la gabarra era causa directa de la intervención de la compañía en la operación de limpieza y no de una nueva causa. Los propietarios de la gabarra se han remitido al Manual de Reclamaciones del Fondo de 1992, y en particular la afirmación de que 'se indemnizan también las pérdidas o los daños ocasionados por las medidas razonables para prevenir o reducir al mínimo la contaminación', y que tales medidas deben incluir las operaciones emprendidas en el mar.

Los propietarios de la gabarra señalaron también que, si ésta no se hubiera hundido, el Fondo habría tenido que pagar por los costes de tratar las 750 toneladas de residuos oleosos, que habrían sido superiores a la reclamación por la pérdida de la gabarra, y que por tanto el Fondo se beneficiaría injustamente a expensas del propietario de la gabarra si no se le indemnizara por la pérdida de la gabarra.

El Director opinaba que los daños causados por el hundimiento de la gabarra únicamente se podrían relacionar con la contaminación causada por el siniestro del *Solar 1* si se pudieran interpretar como 'las pérdidas o los daños ulteriormente ocasionados por medidas preventivas' dentro del significado del artículo I, párrafo 6 b) del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992. Como el texto de aquella disposición empleaba las palabras 'ocasionados por', a fin de que los daños sean admisibles, el demandante tendría que demostrar

que, en el momento en que se tomó la medida preventiva, había una relación de causalidad suficientemente cercana entre la medida preventiva y las pérdidas o los daños que supuestamente había ocasionado ulteriormente, y que para determinar tal relación, el demandante tendría que demostrar por lo menos que, en el momento en que se tomó la medida preventiva, había una probabilidad significativa de que la gabarra cargada con residuos oleosos se hundiera durante la travesía. El Director opinaba que tal probabilidad no existía en absoluto, y que el hundimiento de la gabarra se había debido a condiciones meteorológicas adversas imprevisibles y, por tanto, en relación con la medida preventiva de evacuar los residuos oleosos, era meramente coincidente. No existía, en opinión del Director, una relación de causalidad suficientemente cercana entre la medida preventiva pertinente, es decir la decisión de transportar los residuos oleosos en gabarra de la Isla de Guimaras a Lugaít, y la pérdida sufrida por el hundimiento de la gabarra. El Director aceptó que 'si no fuera por la necesidad de transportar los residuos oleosos de la Isla de Guimaras a Lugaít, la gabarra no habría encontrado la mar gruesa que había sido causa de la pérdida, pero que en su opinión la necesidad de transportar los residuos oleosos en gabarra fue, en terminología jurídica, solamente *conditio sine qua non* de los daños, pero no la causa jurídicamente pertinente. Por estos motivos, el Director propuso que se rechazara la reclamación.

La mayor parte de las delegaciones respaldaron el análisis del Director y convinieron en que no había una relación de causalidad suficientemente cercana entre las medidas preventivas y los daños resultantes del hundimiento de la gabarra y que, por tanto, debía rechazarse la reclamación.

El Comité Ejecutivo decidió que la reclamación por la pérdida de la gabarra no era admisible.

Consideraciones del Director

Éste es el primer siniestro en que el STOPIA 2006 se ha aplicado y el Fondo de 1992 recibe reembolsos periódicos del Shipowner's Club. Pero es difícil en esta coyuntura predecir si la cuantía de indemnización pagadera respecto de este siniestro excederá del límite del STOPIA 2006 de 20 millones de DEG (£15,8 millones). Por consiguiente, no se sabe en esta coyuntura si el Fondo de 1992 tendrá que abonar indemnización por encima de ese límite.

15.9 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 tres kilómetros del 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 a varias explotaciones de cultivo de algas marinas al pasar por las estructuras de sustentación, contaminando las algas marinas que se criaban en las redes. Las estructuras de sustentación, boyas, cables y redes tuvieron que ser destruidos y reemplazados.

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 la Prefectura de Kagawa. El Japan P&I Club nombró a



Shosei Maru: Limpieza del embarcadero mediante mangueras con chorros de agua caliente a alta presión, empleando solventes químicos

contratistas privados para que acometieran las operaciones de limpieza de las costas con métodos fundamentalmente manuales para que retirara 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.

Aplicabilidad del Convenio del Fondo de 1992

La cuantía de limitación aplicable al *Shosei Maru* en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 es de 4,51 millones de DEG (£3,6 millones). El buque no estaba inscrito en el STOPIA 2006. Si la cuantía total de los daños excediese la cuantía de limitación aplicable en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, el Fondo debería pagar la diferencia entre la cuantía total evaluada y el límite del CRC.

En septiembre de 2007, el Japan P&I Club informó al Fondo de 1992 de su intención de establecer un fondo de limitación conforme a las disposiciones pertinentes del CRC de 1992.

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 recibieron 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.

El Japan P&I Club y el Fondo de 1992 han designado expertos para evaluar las reclamaciones de indemnización derivadas del siniestro. Tras la evaluación de las reclamaciones, los informes de los expertos se presentarán al Japan P&I Club y al Fondo de 1992 para su examen y aprobación.

Al 31 de diciembre de 2007, el Japan P&I Club y el Fondo de 1992 habían evaluado trece reclamaciones, por un total de ¥653 632 458 (£2,9 millones), respecto de los costes de limpieza y medidas preventivas, adoptadas por el Centro para la Prevención de Desastres Marítimos y una serie de contratistas privados en ¥608 696 701 (£2,7 millones). Estas reclamaciones han sido liquidadas por el Japan P&I Club.

Una serie de asociaciones de pesca que operan en la zona afectada por el derrame presentaron reclamaciones por pérdidas y daños a los cultivos de algas marinas, otras operaciones de pesca y por costes de las medidas tomadas contra la contaminación por la cuantía de ¥304 480 561 (£1,4 millones). Se evaluaron las reclamaciones en ¥270 500 000 (£1,2 millones) y han sido liquidadas por el Japan P&I Club.

Varias autoridades locales presentaron reclamaciones por un total de ¥11 793 845 (£53 000) respecto de los costes de medidas preventivas. Se están evaluando estas reclamaciones.

Se han presentado otras seis reclamaciones por un total de ¥13 536 861 (£61 000) por costes relativos a la limpieza de cascos de buques comerciales. Estas reclamaciones han sido evaluadas por el Fondo y el Club por una cuantía total de ¥10 332 801 (£46 000). El Japan P&I Club ha liquidado una de esas reclamaciones en ¥616 890 (£3 000).

15.10 VOLGONEFT 139

(Rusia, 11 de noviembre de 2007)

El siniestro

El 11 de noviembre de 2007, el buque tanque

ruso *Volgoneft 139* (3 463 AB, construido en 1978) se partió en dos en el estrecho de Kerch, que conecta el Mar de Azov y el Mar Negro, entre la Federación de Rusia y Ucrania. El petrolero estaba fondeado cuando se desató una tempestad con mar gruesa y un fuerte oleaje de hasta seis metros. La popa del buque permaneció a flote y finalmente encalló. La proa del buque se hundió.

El petrolero transportaba supuestamente una carga de 4 077 toneladas de fueloil, y se cree que en el momento del siniestro se derramaron entre 1 200 y 2 000 toneladas. Según la prensa, se rescataron los 13 miembros de la tripulación.

Se informó asimismo que otros tres buques (*Volnogorsk*, *Nakhichevan* y *Kovel*) cargados con azufre se habían hundido en la zona en las dos horas siguientes al siniestro.

Operaciones de limpieza y respuesta

Según lo que informaron los medios de comunicación acerca del siniestro, los hidrocarburos afectaron alrededor de 50 kilómetros de litoral tanto en la Federación de Rusia como en Ucrania. Se ha indicado que la zona afectada comprendía una parte considerable del litoral de la península de Taman, la punta de Tuzla y la punta de Chushka así como las playas próximas a las aldeas de Ilyich y Priazovskii.



Localización del siniestro del Volgoneft 139



Volgoneft 139: Operaciones de retirada de hidrocarburos de la parte de la proa del Volgoneft 139

A fin de coordinar la respuesta entre la Federación de Rusia y Ucrania, se constituyó un centro de crisis conjunto y se informó de que se desplegaron esfuerzos para contener el derrame y recuperar los hidrocarburos en el mar. El ejército ruso se ha encargado de la limpieza del litoral en la Federación de Rusia bajo la supervisión del primer ministro Viktor Subkov.

Se ha señalado la muerte masiva de más de 30 000 aves, y un representante de Sea Alarm Foundation, organismo de protección medioambiental basado en Bélgica, viajó a la Federación de Rusia con la intención de colaborar en los esfuerzos de rehabilitación de la fauna salvaje.

Convenio de Responsabilidad Civil y Convenio del Fondo de 1992

La Federación de Rusia es Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992, en tanto que Ucrania sólo es Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992.

El propietario del buque y su asegurador

El buque pertenecía a JSC Volgotanker y tenía un seguro de responsabilidad de protección e indemnización con la aseguradora Ingosstrakh (Federación de Rusia). Se supone que la cobertura

de seguro P&I del propietario del buque está limitada a US\$5 millones (£2,5 millones). Si tal información fuese correcta, la cobertura de seguro sería muy inferior al límite mínimo contemplado en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 que es de 4 510 000 DEG (£3,6 millones). Dado que el buque no estaba asegurado por ninguno de los Clubes que forman parte del International Group of P&I, no se aplica el convenio STOPIA.

Se desconoce si el propietario del buque ha iniciado los procedimientos de limitación.

15.11 HEBEI SPIRIT

(República de Corea, 7 de diciembre de 2007)

El siniestro

El buque tanque de pabellón de Hong Kong *Hebei Spirit* (146 848 AB) fue alcanzado por la gabarra grúa *Samsung N°1* cuando estaba fondeado a unas cinco millas marinas a la altura de Taean en la costa occidental de la República de Corea. La gabarra grúa estaba siendo remolcada por dos remolcadores (*Samsung N°5* y *Samho T3*) cuando se partió el cabo de remolque. Las condiciones atmosféricas eran desfavorables, y se tiene noticia de que la gabarra grúa fue empujada

por el fuerte viento hacia el buque tanque, perforando tres de sus tanques de carga de babor.

El *Hebei Spirit* estaba cargado con unas 209 000 toneladas de cuatro crudos diferentes. Debido a las condiciones atmosféricas inclementes, las reparaciones de los tanques perforados se completaron cuatro días después. Mientras tanto, la tripulación del *Hebei Spirit* trató de limitar la cantidad de carga derramada por las perforaciones creando una escora y transfiriendo la carga entre los tanques. Sin embargo, como el buque estaba casi completamente cargado, las posibilidades de dichas acciones eran limitadas. A consecuencia del abordaje se derramó en el mar un total de 9 400 toneladas de hidrocarburos crudos (mezcla de Iranian Heavy, Upper Zakum y Khafji). Los hidrocarburos que quedaban en los tanques averiados se transfirieron a otros tanques a bordo y a otro buque. El *Hebei Spirit* fue posteriormente remolcado al puerto de Taean, sudoeste de Seúl.

El Fondo de 1992 y el asegurador del *Hebei Spirit*, el Assuranceforeningen Skuld (Gjensidig) (Skuld Club) nombraron un equipo de inspectores para supervisar las operaciones de limpieza e investigar el impacto potencial de la contaminación en las actividades de las pesquerías, maricultura y turismo.

Repercusiones del derrame

Se contaminaron en mayor o menor grado aproximadamente 200 kilómetros del litoral compuesto de rocas, cantos rodados y guijarros, así como instalaciones portuarias y playas de recreo. Se contaminó un considerable número de embarcaciones comerciales y pesqueras. Los hidrocarburos afectaron a gran número de estas instalaciones de maricultura y criaderos de marisco, al pasar por las estructuras de sustentación, contaminando boyas, cables, redes y el producto.

Operaciones de limpieza

El Servicio Nacional de Guardacostas de Corea, un departamento del Ministerio de Asuntos Marítimos y de Pesquerías, tiene responsabilidad general por la lucha contra la contaminación marina en las aguas bajo jurisdicción de la República de Corea, y puso en práctica el Plan Nacional de Prevención de Desastres para proporcionar una respuesta apropiada a los derrames de hidrocarburos en el medio marino.

Se desplegaron una serie de naves de los Guardacostas y de la Armada, así como naves privadas para llevar a cabo las operaciones en el mar. Se llevaron a cabo operaciones de limpieza en la



Hebei Spirit: Miles de trabajadores, incluidos muchos voluntarios, participaron en las operaciones de limpieza



Hebei Spirit: Aproximadamente 200 kilómetros de litoral quedaron contaminados

costa en varios lugares a lo largo de la costa de la provincia de Taean. Los Guardacostas de Corea encargaron a un total de 18 contratistas de limpieza bajo licencia para emprender las operaciones de limpieza en la costa. Pescadores, cadetes del ejército y la Armada y miles de voluntarios de toda Corea participaron en las operaciones de limpieza, que se espera continúen hasta bien entrado 2008.

Los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992

Puesto que el arqueo del *Hebei Spirit* es superior a 140 000 AB, la cuantía de limitación aplicable al propietario del buque es por tanto la cuantía máxima disponible en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, a saber 89,77 millones de DEG (£69 millones). La cuantía total disponible para indemnización en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y del Convenio del Fondo de 1992 es 203 millones de DEG (£156 millones).

Reclamaciones de indemnización

Se esperan reclamaciones en el sector de limpieza, relativas a las operaciones en el mar y en tierra.

La zona tiene una alta densidad de instalaciones de maricultura y acuicultura e importantes pesquerías de captura. Se esperan reclamaciones de los sectores de pesca y maricultura.

La costa afectada es también conocida como destino turístico favorito para la zona metropolitana de Seúl, con unos 21 millones de visitantes al año, y se caracteriza por un elevado número de establecimientos de turismo a pequeña escala. Por consiguiente, se esperan reclamaciones del sector de turismo.

Parece posible que la cuantía total de las reclamaciones admisibles supere la cuantía de limitación aplicable al *Hebei Spirit* en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil y, por consiguiente, que el Fondo de 1992 tendrá que pagar indemnización respecto a este siniestro.

ANEXOS

ANEXO I

ESTRUCTURA DE LOS FIDAC

ÓRGANOS RECTORES DEL FONDO DE 1992

ASAMBLEA

Integrada por todos los Estados Miembros

12ª sesión extraordinaria y 12ª sesión

Presidente: Sr. Jerry Rysanek (Canadá)
 Vicepresidente: Profesor Seiichi Ochiai (Japón)
 Sr. Edward K. Tawiah (Ghana)

COMITÉ EJECUTIVO

36ª a 38ª sesiones

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

39ª sesión

Presidente: Sr. John Gillies (Australia)
 Vicepresidente: Sr. Léonce Michel Ogandaga Agondjo (Gabón)

Alemania	India	Países Bajos
Australia	Italia	Qatar
Bahamas	Japón	República de Corea
Dinamarca	Lituania	Reino Unido
Gabón	Malasia	Venezuela

CONSEJO ADMINISTRATIVO DEL FONDO DE 1971

Integrado por todos los Estados que en algún momento han sido Miembros del Fondo de 1971

21ª y 22ª sesiones

Presidenta: Sra. Teresa Martins de Oliveira (Portugal)
Vicepresidente: Capitán David J.F. Bruce (Islas Marshall)

ASAMBLEA DEL FONDO COMPLEMENTARIO**3ª sesión**

Presidente: Contraalmirante Giancarlo Olimbo (Italia)
Vicepresidentes: Sra. Birgit Sølling Olsen (Dinamarca)
Sr. Yukio Yamashita (Japón)

SECRETARÍA CONJUNTA

Director:	Sr. Willem Oosterveen
Director Adjunto/Asesor Técnico:	Sr. Joe Nichols (hasta el 17 de agosto de 2007)
Asesor Jurídico:	Sr. Nobuhiro Tsuyuki
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 (hasta el 23 de noviembre de 2007)
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 (hasta el 19 de julio de 2007)
Responsable de la Oficina:	Sr. Modesto Zotti
Administrador de Informática:	Sr. Johann Spies (hasta el 11 de mayo de 2007)
	Sr. Stuart Colman (desde el 23 de julio de 2007)
Auxiliar de Finanzas:	Sra. Elisabeth Galobardes (en licencia sin pago)
	Sra. Kathy McBride (temporera)
Auxiliar de Finanzas:	Sra. Patricia Morgan (hasta el 30 de abril de 2007)
	Sra. Paloma Scolari de Oliviera (desde el 1 de agosto de 2007)

Auxiliar de Oficina:	Sr. Laurent Tresse (hasta el 30 de junio de 2007)
	Sr. Paul Davis (desde el 1 de agosto de 2007)
Recepcionista/Asistente de Viajes:	Sra. Alexandra Hardman
Jefa, Departamento de Relaciones Exteriores y de Conferencias:	Sra. Catherine Grey
Oficial de Información:	Sra. Stephanie Mulot (hasta el 19 de julio de 2007)
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 (hasta el 8 de junio de 2007)

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 2006

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 2006, aprobados por el Consejo Administrativo del Fondo de 1971 en su 22ª sesión, por la Asamblea del Fondo de 1992 en su 12ª sesión y por la Asamblea del Fondo Complementario en su 3ª 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 2006.



G. Miller
Director
por el Interventor y Auditor General
National Audit Office, Reino Unido
31 de enero de 2008

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 2006

CONTENIDO:

- SINOPSIS
- CONCLUSIONES DETALLADAS
 - Informe financiero
 - Ingresos y gastos
 - Activo y pasivo
 - Normas de contabilidad
 - Cuestiones de gestión financiera
 - Actualización del sistema de contabilidad (FundMan)
 - Honorarios de gestión de la Secretaría
 - Gestión del rendimiento
- PROGRESO RESPECTO A LAS RECOMENDACIONES DE 2005
- AGRADECIMIENTO
- ANEXO I: ALCANCE Y ENFOQUE DE LA AUDITORÍA
- ANEXO II: DIFERENCIAS ENTRE IPSAS Y UNSAS

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 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 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 el dictamen en relación con los estados financieros 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 2006.
- 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 2006, el Fondo de 1971 comunicó un déficit de ingresos sobre gastos (excluyendo los reembolsos a los contribuyentes de los Fondos de Reclamaciones Importantes) de £463 025 comparado con el superávit de ingresos de £669 740 en 2005. Ello fue debido a un importante aumento de las reclamaciones y los gastos por reclamaciones, debido principalmente a los elevados pagos respecto

al siniestro del *Pontoon 300* (£276 289) y al hecho de que no se recaudaron contribuciones en el ejercicio.

- 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 Examinamos la necesidad de armonizar el Reglamento financiero del Fondo para cumplir los requisitos de las Normas Internacionales de Contabilidad del Sector Público (IPSAS). Hemos destacado los cambios clave pertinentes para las cuentas del Fondo y recomendamos que la Secretaría redacte un plan de implantación para abordar las áreas destacadas en el informe, y finalmente solicitar aprobación del Consejo Administrativo para efectuar cambios en el Reglamento financiero del Fondo.

Cuestiones de gestión financiera

- 7 Además de la labor necesaria para proporcionar seguridad en los estados financieros, revisamos las principales áreas de las operaciones de la Secretaría en el periodo de auditoría, y facilitamos orientación y apoyo a la Secretaría cuando fue preciso.
- 8 En 2006, el Fondo actualizó su sistema de contabilidad (FundMan) para mejorar el acceso, control, interrogación de datos y opciones de apoyo informático. Nuestra auditoría examinó la gestión de proyectos, integridad y acceso de datos, y controles de entradas relativos a la actualización. Aparte de algunas cuestiones menores relativas a los controles de acceso, notificadas a la administración por separado, nos consta que el proyecto había sido ejecutado acertadamente, que los datos permanecieron intactos y que el nuevo sistema brinda un mayor control de la información financiera, que ahora puede tener un apoyo externo.
- 9 Observamos que la Secretaría no registra el tiempo que el personal emplea en diferentes actividades. Hemos recomendado que la Secretaría considere los beneficios de poder asignar el tiempo efectivo empleado en el coste de proyectos específicos.
- 10 Además llevamos a cabo el seguimiento de las recomendaciones de nuestro informe de auditoría de 2005 y confirmamos que la Secretaría ha adoptado medidas para abordar todas las recomendaciones de la auditoría.

CONCLUSIONES DETALLADAS DEL INFORME

Informe financiero

Ingresos y gastos

- 11 Durante el ejercicio económico de 2006, el Fondo de 1971 notificó un déficit operativo del Fondo General de £376 833, en contraste con el superávit de £357 859 en 2005. El déficit se explica por un aumento en los gastos relativos a reclamaciones y el hecho de que no se recaudaron contribuciones en el periodo. 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 £463 025 (2005: £669 740 superávit, excluyendo reembolsos a los Estados Miembros).

Ingresos de contribuciones

- 12 El Fondo de 1971 no recaudó contribuciones para su recibo en 2006. Los únicos movimientos en las contribuciones se relacionaban con las contribuciones del año anterior renunciadas durante 2006 (£2 965). No hubo reembolsos de contribuciones en el periodo derivados del cierre de ninguno de los Fondos de Reclamaciones Importantes.

Ingresos varios

- 13 Los ingresos varios recibidos en 2006 ascendían a £455 420 (£1 231 605 en 2005). Los intereses procedentes de inversiones ascendían a £431 518 del total de ingresos varios, que representa un descenso del 36 por ciento del año anterior, principalmente a consecuencia de los saldos de efectivo mucho menores disponibles para inversión en el periodo. El valor de los ingresos de intereses refleja la política contable de registrar los intereses sobre la base de los efectivos recibidos, más bien que sobre la base de los devengados cuando son exigibles los ingresos.

Gastos de Secretaría

- 14 Los gastos de Secretaría ascendieron a £290 640 lo que representa una reducción en la cifra de 2005 de £337 500. Este coste comprende principalmente los honorarios de gestión acordados, pagados al Fondo de 1992, de £275 000, que son aproximadamente el 8 por ciento de las obligaciones contraídas por el Fondo de 1992 por los gastos comunes de administración de la Secretaría. Este pago fue notificado y aprobado por el Consejo Administrativo del Fondo de 1971 y la Asamblea del Fondo de 1992. La reducción de los honorarios está en armonía con la reducción continua del volumen de trabajo del Fondo de 1971 a medida que se va liquidando.

Reclamaciones y gastos relativos a reclamaciones

- 15 Hubo un repentino aumento del valor de los pagos de indemnización efectuados durante 2006, que ascendieron a un total de £224 052 comparado con £15 764 en 2005. Este aumento se debió a los pagos de indemnización de £224 052 relativos al siniestro del *Pontoon 300* (2004: £0).
- 16 Los gastos relativos a reclamaciones se duplicaron en el periodo y consistieron principalmente en honorarios técnicos y jurídicos, que ascendieron a un total de £400 788 (£208 601 en 2005). Este incremento se debió al aumento de la actividad en el siniestro del *Pontoon 300* y el Fondo General. El aumento del Fondo General refleja el hecho de que se han cerrado varios Fondos de Reclamaciones Importantes, que aún incurren en algunos gastos, y estos gastos son ahora contraídos por el Fondo General.

Activo y pasivo

- 17 El efectivo del Fondo de 1971 era de £11 666 191 al 31 de diciembre de 2006, comparado con £12 301 681 del año anterior. Esta reducción reflejaba el déficit de ingresos sobre gastos observado en el periodo.
- 18 El nivel de las contribuciones pendientes determinadas descendió de £368 769 en 2005 a £328 558 en 2006. Aunque las contribuciones pendientes seguían siendo bajas en términos de porcentaje, continuaremos 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.
- 19 El saldo en la cuenta de los Contribuyentes se ha reducido ligeramente de £2 024 968 en 2005 a £1 836 738 en 2006. 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. La reducción es coherente con las sumas devueltas a los contribuyentes durante el ejercicio.

Pasivo contingente

- 20 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 2006, el pasivo contingente se estimó en £39 155 000.
- 21 Ese pasivo deberá ser financiado mediante nuevas recaudaciones de contribuciones a los Fondos de Reclamaciones Importantes. Al 31 de diciembre de 2006, el Fondo de Reclamaciones Importantes del *Nissos Amorgos* tenía un saldo de £2 908 808 pero revelaba un pasivo contingente de £30 410 000. Esto representa una importante reducción con relación al de 2005 (£90 320 000). Durante 2006 se aumentó el nivel de los pagos de indemnización al retirarse una acción judicial contra el Fondo. Al final del año se habían evaluado todas las reclamaciones admisibles y ya no hubo necesidad de una importante reserva para contingencias para cubrir acciones judiciales. El pasivo contingente del *Pontoon 300* descendió de £49 050 000 en 2005 a £235 000 en 2006.

Otras cuestiones financieras: fraude, presunto fraude o blanqueo de dinero

- 22 La Secretaría nos informó que no hubo ningún caso de fraude, presunto fraude o blanqueo de dinero, ni fueron identificados en las partidas examinadas como parte de nuestra auditoría del ejercicio económico de 2006.

Adopción de las Normas Internacionales de Contabilidad del Sector Público (IPSAS)

- 23 El Fondo continúa facilitando estados financieros oportunos y bien presentados, apoyados por registros contables bien mantenidos de conformidad con su Reglamento financiero. Como parte de nuestra auditoría, revisamos la actual armonización del Fondo con las Normas de Contabilidad del Sistema de las Naciones Unidas (UNSAS) y su continua aplicabilidad. En el Anexo II se facilita una visión de conjunto de las diferencias importantes entre las IPSAS y las UNSAS y el probable efecto en los informes financieros de los Fondos.
- 24 En julio de 2006, una resolución de la Asamblea General de las Naciones Unidas aprobó la adopción de las IPSAS como normas de contabilidad del Sistema de las Naciones Unidas para 2010. Después de esa fecha es probable que se eliminen gradualmente las UNSAS como marco de contabilidad.
- 25 Las IPSAS son normas de contabilidad generalmente aceptadas, de alta calidad, elaboradas independientemente, que son exhaustivas y apoyadas por los Gobiernos, órganos profesionales y organizaciones internacionales. Representan la práctica óptima internacional para los informes financieros en el sector público y las organizaciones sin ánimo de lucro. Son emitidas por la Junta de las Normas Internacionales de Contabilidad del Sector Público, un comité permanente de la Federación Internacional de Contables. En el Anexo II de este documento se presenta información sobre las diferencias clave entre las UNSAS y las IPSAS.
- 26 Las ventajas de adoptar las IPSAS incluyen los siguientes:
- Mejora de la administración y transparencia con respecto a todo el activo y pasivo;
 - Información más completa y coherente sobre costes e ingresos; y
 - Mejora de la coherencia y de la posibilidad de establecer comparaciones de los estados financieros a lo largo del tiempo, y entre diferentes organizaciones.
- 27 Las repercusiones en la contabilidad y los informes financieros para el Fondo incluiría lo siguiente:
- El reconocimiento de gastos según el principio de entrega, que es más restrictivo que el principio de obligación actualmente vigente. Conforme al principio de entrega, los gastos se reconocen teniendo como criterio los bienes y servicios de hecho recibidos en el periodo contable.
 - Un cambio en la base del reconocimiento de los ingresos en una contabilidad de valores devengados completa. Ello supondría que el Fondo reconocería todos los ingresos según el principio de devengo cuando fuesen exigibles, más bien que cuando se reciben, como ahora.

- El reconocimiento íntegro de los pasivos que representan las obligaciones de beneficios a los empleados, tales como las vacaciones anuales y las primas de repatriación.
 - El reconocimiento y la depreciación de los activos de capital, tales como mobiliario y equipo.
- 28 El cumplimiento de los requisitos de contabilidad y presentación de información de las IPSAS supondría un análisis de los sistemas financieros existentes, cerciorándose de que sea completa, suficientemente fiable y correctamente captada la información sobre activos de capital, la depreciación, los beneficios de los empleados, y el reconocimiento de los ingresos y gastos.
- 29 Además, para permitir la conciliación de los resultados presupuestados y efectivos, hay que modificar la metodología presupuestaria para cumplir la contabilidad de valores devengados completa. Estos cambios no se traducirían en costes adicionales sino que modificarían la distribución cronológica de esos costes (requisitos de financiación) y estaría comprendida en dos categorías:
- Las diferencias de contabilidad cronológica sin modificación alguna de las necesidades de financiación, por ejemplo el reconocimiento de los bienes de capital y su posterior depreciación a lo largo de la vida económica útil y la adopción del principio de entrega en los gastos.
 - Áreas en que puede ser necesaria la financiación antes que con los requisitos de UNSAS. Esto se desprende principalmente de la necesidad de devengo y previsión del pasivo de la organización, por ejemplo el reconocimiento pleno de las obligaciones de beneficios de los empleados.
- 30 Los Reglamentos financieros existentes, particularmente los que rigen el traspaso de las asignaciones presupuestarias para las obligaciones por liquidar por un plazo de 24 meses, tendrán que ser revisados y armonizados con las IPSAS cuando sea pertinente. Conforme al artículo 17 del Reglamento financiero, todas las enmiendas al Reglamento financiero requieren aprobación del Consejo Administrativo.
- 31 Por último, la adopción de las IPSAS también requeriría la formación del personal sobre la aplicación de las nuevas normas, cambios en el sistema de gestión financiera y cualesquiera procesos empresariales modificados.

Recomendación 1: Recomendamos que la Secretaría presente una propuesta al menos para la sesión ordinaria de 2008 del Consejo Administrativo que procure la adopción de las IPSAS por el Fondo en principio a partir de 2010. Esta propuesta debería incluir un plan de acción provisional detallando las tareas necesarias que incluyen un análisis de las repercusiones iniciales, consideración de prácticas presupuestarias alternativas, implicaciones para el Reglamento financiero y las repercusiones en el sistema financiero.

Cuestiones de gestión financiera

Controles internos

- 32 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 aplicados eran eficaces en apoyo de nuestro dictamen de auditoría.

Actualización del Sistema de Contabilidad (FundMan)

- 33 En 2006, el Fondo actualizó su sistema de contabilidad y el nuevo sistema fue utilizado a partir del 1 de enero de 2006. Como parte de nuestra auditoría, revisamos los siguientes aspectos de esta actualización del sistema:
- Gestión de proyectos;
 - integridad de datos; y
 - controles de acceso y entradas.

Gestión de proyectos

- 34 Revisamos la documentación de apoyo facilitada por el cliente relativa a la actualización y hallamos que, aunque eran evidentes las pruebas de la evaluación de riesgos y el diagrama del sistema, las minutas de las reuniones de los equipos de proyectos no siempre estaban completas y no siempre documentaban claramente los progresos. Además, aunque se conocían los costes del material y el consultor, no se había elaborado un presupuesto para que el proyecto reconociese el tiempo que dedica el personal. Sin un presupuesto, la Secretaría no sabía el coste probable de la actualización, y no podía seguir el progreso del proyecto frente al coste presupuestado. La vigilancia de los presupuestos de los proyectos es una poderosa herramienta que garantiza el control de los costes y la identificación de los gastos en exceso. Ello a su vez mejora la calidad de la información financiera disponible para el equipo de gestión, y le permite reaccionar y aprender de la información.

Recomendación 2: Recomendamos que la Secretaría prepare presupuestos que incluyan el tiempo empleado por el personal para la ejecución del trabajo de proyectos, a fin de cerciorarse de que se puede evaluar y vigilar todos los costes de las decisiones. Ello ayudará además a los equipos de proyectos a garantizar que el trabajo sea entregado a tiempo y dentro del presupuesto.

Integridad de los datos

- 35 Los datos de contabilidad no se transfirieron a un nuevo sistema pero se cambió la aplicación utilizada para acceder a ellos y manipularlos. Fue, por tanto, necesario confirmar que la nueva plataforma presentaba los mismos datos correctamente y examinamos en detalle la labor realizada por el cliente para lograrlo. Concluimos que los resultados de la labor realizada brindaban suficiente garantía de auditoría de que la actualización del sistema no había afectado al contenido de la base de datos. Además, las pruebas indicaron que el nuevo programa de interfaz de usuario era satisfactorio para procesar y presentar la información de la base de datos del mismo modo que el sistema anterior, pero con mayor flexibilidad de visión, permitiendo hacer un mayor uso de la información de gestión.
- 36 Por último, ha sido plenamente documentada la actualización del sistema y toda la información de programación relacionada con esto. Esto permite ahora a cualquier proveedor de servicios informáticos apoyar el sistema, y representa una importante mejora en el apoyo informático, ya que antes el Fondo sólo contaba con el Responsable interno de informática. Los Fondos tienen ahora un contrato de mantenimiento con una empresa de programación para el apoyo del sistema FundMan actualizado.

Controles de acceso y entradas

- 37 Comprobamos los controles en funcionamiento en torno al sistema FundMan y los hallamos eficaces, con numerosos controles predefinidos para la autenticación y autorización del usuario. La comprobación separada de toda la información de entrada por la Responsable de Finanzas antes de contabilizar es también un poderoso control de prevención y detección.
- 38 No se guarda ni utiliza información de pagos del sistema, y los controles de los datos permanentes son apropiados. Se han señalado a la administración unas cuestiones menores sobre el acceso de determinados usuarios, en las que se pueden hacer mejoras, pero no repercuten en nuestra opinión de auditoría.

Honorarios de gestión de la Secretaría y gestión de proyectos

- 39 Durante nuestra auditoría revisamos el proceso para determinar los honorarios de gestión del Fondo, incluida la capacidad de la Secretaría de vigilar el tiempo que el personal emplea en proyectos específicos y en administrar los diferentes Fondos. Como este examen se centra en la Secretaría más bien en el Fondo de 1971 solamente, nuestro examen y recomendaciones se presentan íntegramente en el informe extenso de 2006 del Fondo de 1992.
- 40 De esta labor concluimos que la Secretaría debe examinar los beneficios de poder registrar y vigilar el tiempo que el personal emplea en proyectos y trabajos del Fondo, ya que ello permitiría identificar el verdadero coste de los proyectos y ayudar a incrementar el control de esos costes.

- 41 En nuestro informe sobre el Fondo de 1992, también encomiamos a la Secretaría sobre sus progresos en introducir un sistema de gestión del rendimiento del personal, que esperamos funcione en 2007 y que pensamos examinar en nuestra auditoría de 2007.

PROGRESO RESPECTO A LAS RECOMENDACIONES DE LA AUDITORÍA DE 2005

- 42 Como parte de nuestras responsabilidades como auditores externos, habitualmente informamos al Consejo Administrativo sobre la aplicación de las recomendaciones de auditoría del año anterior por el equipo de gestión. Esto sirve para asegurar al Consejo Administrativo que se toman las medidas apropiadas en respuesta a las recomendaciones de auditoría.

Cuenta de Contribuyentes

- 43 En 2005 identificamos que los Fondos debían a un contribuyente casi £1 millón (1971: £487 209 y 1992: £509 071). Esta suma no ha sido reembolsada, ya que el contribuyente era una empresa mixta disuelta entre dos compañías petroleras. Recomendamos que la Secretaría aborde esta cuestión y reembolse el saldo. Nuestro seguimiento concluyó que el Fondo ha dado curso al reembolso de esta suma, pero que las negociaciones con las compañías habían sido lentas. Alentamos a la Secretaría a continuar su labor de devolver este saldo pendiente.

La posibilidad de recuperar las contribuciones

- 44 En 2005 recomendamos también que la Secretaría examinara la posibilidad de recuperar todas las contribuciones pendientes (artículo 11.5 del Reglamento financiero). Podemos confirmar que la Secretaría ha hecho ese examen en 2006, que resultó en pasar a pérdidas y ganancias £2 965 en 2006, y quedamos satisfechos con el razonamiento que ha llevado a la Secretaría a tomar esta decisión.

Otras recomendaciones del año anterior

- 45 Las restantes áreas de seguimiento de nuestras recomendaciones del año anterior se refieren a la administración por la Secretaría de todos los Fondos, y están incluidas en nuestro informe de 2006 sobre el Fondo de 1992:
- Selección de suministradores de servicios
 - Oficinas de Tramitación de Reclamaciones
 - Registro de intereses
 - Gestión de riesgos

AGRADECIMIENTO

- 46 Agradecemos la continua asistencia y cooperación prestadas por el Director y el personal de la Secretaría en el transcurso de nuestra auditoría.

Sir John Bourn
Interventor y Auditor General, Reino Unido
Auditor externo

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 2006, de conformidad con el artículo 14 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 2006; 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 II: PRINCIPALES DIFERENCIAS ENTRE UNSAS E IPSAS QUE AFECTAN A LOS FIDAC

UNSAS	IPSAS	Efecto
1 Los requisitos de información imponen un criterio de “valores devengados modificados” que es similar a la contabilidad de caja.	<ul style="list-style-type: none"> • Siguen el principio de “devengo completo”. 	<ul style="list-style-type: none"> • IPSAS declaran en el balance un grupo de partidas mayor (activos y pasivos) que las UNSAS.
2 Los costes de los activos fijos se contabilizan como gastos al adquirirlos, en el estado de ingresos y gastos.	<ul style="list-style-type: none"> • Los costes de los activos fijos se capitalizan y se incluyen en el balance no bien se adquiere el activo. El coste original se distribuye entonces a lo largo de la vida útil de esos activos (gastos de depreciación). 	<ul style="list-style-type: none"> • Habrá una disminución de los gastos contabilizados y un incremento de los activos contabilizados. • Debe establecerse una reserva de capital con el reconocimiento inicial de los activos fijos existentes.
3 Los beneficios acumulados de los empleados con respecto a las primas de repatriación y las vacaciones anuales se contabilizan en una nota de las cuentas.	<ul style="list-style-type: none"> • Pleno reconocimiento de los pasivos correspondientes a los beneficios de los empleados y contabilizados como gastos. 	<ul style="list-style-type: none"> • Un incremento de los gastos contabilizados y un incremento correspondiente en el pasivo para las cuantías devengadas.
4 Los gastos contabilizados representan desembolsos y obligaciones por liquidar.	<ul style="list-style-type: none"> • El reconocimiento de los gastos teniendo como criterio los bienes y servicios recibidos (el principio de entrega). 	<ul style="list-style-type: none"> • Habría una disminución de los gastos contabilizados ya que no todas las obligaciones por liquidar del ejercicio se reconocerían como gastos.
5 Preparación de presupuestos sobre una base de efectivo.	<ul style="list-style-type: none"> • Preparación del presupuesto sobre la base del valor devengado. 	<ul style="list-style-type: none"> • Cambios en el contenido y formato del presupuesto debido a la adopción del devengo o una conciliación entre las dos bases.

ANEXO IV

ESTADOS FINANCIEROS DEL FONDO INTERNACIONAL DE INDEMNIZACIÓN DE DAÑOS DEBIDOS A LA CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS, 1971, CORRESPONDIENTES AL EJERCICIO QUE CONCLUYÓ EL 31 DE DICIEMBRE DE 2006 DICTAMEN DEL AUDITOR EXTERNO

A: la Asamblea del Fondo internacional de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos, 1971

He verificado los estados financieros adjuntos, que comprenden los Estados financieros I a VI, los Apéndices I a III y las Notas 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 2006. 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 2006 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 14 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
National Audit Office
Londres, 27 de junio de 2007

ANEXO V

FONDO GENERAL

FONDO DE 1971: CUENTA DE INGRESOS Y GASTOS CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO ECONÓMICO DEL 1 DE ENERO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2006

	2006		2005	
	£	£	£	£
INGRESOS				
Contribuciones				
Contribuciones renunciadas	(2 283)		-	
Total contribuciones		(2 283)		-
Varios				
Ingresos varios	-		2 789	
Transferencia del Fondo de Reclamaciones				
Importantes relativo al <i>Agean 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	
Intereses sobre contribuciones vencidas	27 013		2 023	
Menos intereses sobre contribuciones vencidas renunciadas	(3 111)		-	
Intereses sobre inversiones	200 538		269 566	
Total varios		224 440		827 857
TOTAL INGRESOS		222 157		827 857
GASTOS				
Gastos de la Secretaría				
Obligaciones contraídas		290 640		337 500
Reclamaciones				
Indemnización		-		-
Gastos relativos a reclamaciones				
Honorarios	308 296		130 552	
Viajes	-		1 860	
Varios	64		86	
Total gastos relativos a reclamaciones		308 350		132 498
TOTAL GASTOS		598 990		469 998
(Déficit)/Superávit de ingresos sobre gastos		(376 833)		357 859
Saldo pasado a cuenta nueva el 1 de enero		5 249 494		4 891 635
Saldo al 31 de diciembre		4 872 661		5 249 494

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 2006

	<i>Nissos Amorgos</i>		<i>Vistabella</i>	
	2006 £	2005 £	2006 £	2005 £
INGRESOS				
Contribuciones				
Contribuciones renunciadas	-	-	(682)	-
Total contribuciones	-	-	(682)	-
Varios				
Intereses sobre inversiones	119 181	143 795	2 487	3 324
Total varios	119 181	143 795	2 487	3 324
TOTAL INGRESOS	119 181	143 795	1 805	3 324
GASTOS				
Indemnización/Compensación	-	15 764	-	-
Honorarios	21 482	34 873	16 351	-
Viajes	2 293	-	-	-
Varios	24	48	51	-
TOTAL GASTOS	23 799	50 685	16 402	-
(Déficit)/Superávit de ingresos sobre gastos	95 382	93 110	(14 597)	3 324
Saldo pasado a cuenta nueva el 1 de enero	2 813 426	2 720 316	73 396	70 072
Saldo al 31 de diciembre	2 908 808	2 813 426	58 799	73 396

Pontoon 300

2006	2005
£	£
-	-
-	-
109 312	132 708
109 312	132 708
109 312	132 708
224 052	-
52 135	41 114
-	-
102	68
276 289	41 182
(166 977)	91 526
2 592 385	2 500 859
2 425 408	2 592 385

ANEXO VII

BALANCE GENERAL DEL FONDO DE 1971 AL 31 DE DICIEMBRE DE 2006

	Fondo General £	<i>Vistabella</i> £
ACTIVO		
Efectivo en caja y bancos	6 284 552	51 649
Contribuciones pendientes	317 397	7 150
Intereses sobre contribuciones vencidas pendientes	126 791	-
Impuesto recuperable	4 266	-
ACTIVO TOTAL	6 733 006	58 799
PASIVO		
Obligaciones no liquidadas	-	-
Cuentas por pagar	817	-
Cuenta de contribuyentes	1 836 738	-
Suma adeudada al Fondo de 1992	22 790	-
PASIVO TOTAL	1 860 345	-
SALDOS DE LOS FONDOS		
Capital de operaciones	5 000 000	-
Superávit/(Déficit)	(127 339)	58 799
SALDOS DEL FONDO GENERAL Y DE LOS FONDOS DE RECLAMACIONES IMPORTANTES (FRI)	4 872 661	58 799
PASIVO TOTAL Y SALDOS DEL FONDO GENERAL Y DE LOS FRI	6 733 006	58 799

<i>Pontoon 300</i>	<i>Nissos Amorgos</i>	2006	2005
£	£	Total	Total
£	£	£	£
2 424 118	2 905 872	11 666 191	12 301 681
1 290	2 721	328 558	368 769
-	215	127 006	103 796
-	-	4 266	270
2 425 408	2 908 808	12 126 021	12 774 516
-	-	-	12 500
-	-	817	-
-	-	1 836 738	2 024 968
-	-	22 790	8 347
-	-	1 860 345	2 045 815
-	-	5 000 000	5 000 000
2 425 408	2 908 808	5 265 676	5 728 701
2 425 408	2 908 808	10 265 676	10 728 701
2 425 408	2 908 808	12 126 021	12 774 516

ANEXO VIII

ESTADO DEL FLUJO DE EFECTIVO DEL FONDO DE 1971 CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO ECONÓMICO DEL 1 DE ENERO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2006

	2006		2005	
	£	£	£	£
Efectivo al 1 de enero		12 301 681		22 350 629
ACTIVIDADES OPERATIVAS				
Déficit operativo	(894 543)		(10 204 042)	
Disminución/(Aumento) en Deudores	13 005		17 247	
Aumento/(Disminución) en Acreedores	(271 184)		(630 650)	
Flujo de efectivo neto de actividades operativas		(1 152 722)		(10 817 445)
RENDIMIENTO SOBRE LAS INVERSIONES				
Intereses sobre inversiones	517 232		768 497	
Entrada de efectivo neto de los rendimientos sobre las inversiones		517 232		768 497
Efectivo al 31 de diciembre		11 666 191		12 301 681

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 2006

CONTENIDO:

- SINOPSIS
- CONCLUSIONES DETALLADAS
 - Informe financiero
 - Ingresos y gastos
 - Activo y pasivo
 - Normas de contabilidad
 - Cuestiones de gestión financiera
 - Actualización del sistema de contabilidad (FundMan)
 - Siniestro del *Solar 1*
 - Comisiones de gestión de la Secretaría
 - Gestión del rendimiento
- PROGRESO SOBRE LAS RECOMENDACIONES DE 2005
- AGRADECIMIENTO
- ANEXO I: ALCANCE Y ENFOQUE DE LA AUDITORÍA
- ANEXO II: DIFERENCIAS ENTRE IPSAS Y UNSAS

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 un dictamen en relación con el 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 2006.
- 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 2006, el Fondo de 1992 comunicó un déficit de ingresos sobre gastos (excluyendo el Fondo de Previsión) de £52 770 943 comparado con el superávit de ingresos de £24 833 625 en 2005. Ello se debió a

un considerable aumento de los gastos por reclamaciones debido principalmente a los pagos de indemnización respecto al siniestro del *Prestige* (£40 537 569) y al hecho de que no se recaudaron contribuciones en este periodo.

- 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 Revisamos la necesidad de realinear el Reglamento financiero del Fondo para cumplir los requisitos de las Normas Internacionales de Contabilidad del Sector Público (IPSAS). Hemos destacado los cambios clave pertinentes para las cuentas del Fondo y recomendado que la Secretaría redacte un plan de implantación para abordar las áreas destacadas en el informe y finalmente procurar la aprobación de la Asamblea para efectuar cambios al Reglamento financiero del Fondo.

Cuestiones de gestión financiera

- 7 Además de la labor necesaria para proporcionar seguridad en los estados financieros, revisamos las principales áreas de las operaciones de la Secretaría en el periodo de auditoría y facilitamos orientación y apoyo a la Secretaría cuando fue preciso.
- 8 En 2006, el Fondo actualizó su sistema de contabilidad (FundMan) para mejorar el acceso, control, interrogación de datos y opciones de apoyo de la tecnología de la información. Nuestra auditoría examinó la gestión de proyectos, integridad y acceso de datos y controles de entradas relativos a esta actualización. Aparte de algunas cuestiones menores relativas a controles de acceso, notificadas a la administración por separado, tenemos la certeza de que el proyecto se había ejecutado acertadamente, que los datos permanecieron intactos y que el nuevo sistema brinda un mayor control de la información financiera, que ahora puede tener un apoyo externo.
- 9 También examinamos las transacciones con respecto al reciente siniestro del *Solar 1* que ocurrió en 2006 y por el que el Fondo ha efectuado pagos de indemnización. Como parte de esta revisión examinamos el tratamiento de contabilidad de los ingresos de indemnización del P&I Club, en virtud del Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos procedentes de pequeños petroleros (STOPIA) y la metodología para la distribución de los pagos de indemnización a los pescadores locales que habían hecho reclamaciones. Tenemos la certeza de que la Secretaría ha dado cuenta de los ingresos correctamente y que se tomaron las precauciones suficientes para asegurar la regularidad de los pagos de indemnización efectuados.
- 10 Observamos que la Secretaría no registra el tiempo que el personal emplea en diferentes actividades. Hemos recomendado que la Secretaría considere los beneficios de poder adjudicar el tiempo efectivo que se emplea en áreas de trabajo específicas, que ayudaría a identificar el coste verdadero de proyectos específicos. Además, si se pide al Fondo que administre también el Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (Convenio SNP de 1996), tal vez sea necesario que la Secretaría justifique los honorarios de gestión que cobre, ya que estos honorarios serían pagados por un grupo diferente de contribuyentes en los Estados Miembros.
- 11 Por último encomiamos el progreso que la Secretaría ha efectuado al aplicar un sistema de gestión del rendimiento del personal, que esperamos esté en pleno funcionamiento en 2007. Además seguimos las recomendaciones de nuestro informe de auditoría de 2005 y hallamos que la Secretaría había adoptado medidas para acometer todas las recomendaciones de auditoría.

CONCLUSIONES DETALLADAS DEL INFORME

144 Informe financiero Ingresos y gastos

- 12 Durante el ejercicio económico de 2006, el Fondo de 1992 notificó un déficit operativo del Fondo

General de £4 733 325 en significativo contraste con el superávit de £4 008 178 notificado en 2005. Ello se explica por un incremento de los gastos de reclamaciones y el hecho de que no se recaudaron contribuciones en este periodo. 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 déficit general para el ejercicio de £52 770 943 (2005: £24 833 625 - superávit).

Ingresos de contribuciones

- 13 El Fondo de 1992 no recaudó contribuciones para su recibo en 2006. Los únicos movimientos de contribuciones fueron los relativos a las contribuciones del año anterior recibidas (£28 794) o renunciadas (£6 277) durante 2006. No hubo reembolsos de contribuciones derivados del cierre de ninguno de los Fondos de Reclamaciones Importantes en el periodo.

Ingresos varios

- 14 Los ingresos varios recibidos en 2006, incluidos los intereses relativos al Fondo de Previsión, ascendieron a £6 944 284 (£7 119 811 en 2005). Los intereses de las inversiones ascendieron a £4 801 113 del total de ingresos varios, lo que representa un descenso del 25 por ciento sobre el ejercicio anterior, principalmente a consecuencia de los saldos mucho menores de 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 cuando los ingresos son exigibles.

Gastos de la Secretaría

- 15 Las obligaciones contraídas por el Fondo de 1992 para los gastos comunes de la Secretaría ascendieron a un total de £3 288 685, representando gastos inferiores a los previstos frente a las consignaciones presupuestarias aprobadas de £313 215. Estos gastos inferiores a los previstos se explican principalmente por los costes de personal inferiores a los previstos (£88 179) y los gastos de información al público inferiores (£92 447) y equipo de oficina (£53 648).
- 16 Las obligaciones totales para el Fondo de 1992 fueron £3 275 185, representando un aumento de £427 986 o el 15 por ciento sobre las obligaciones del año anterior. Casi el 80 por ciento de este aumento se relacionaba con gastos de personal. Los importantes costes de separación y contratación fueron factores clave en este aumento.

Reclamaciones y gastos relativos a reclamaciones

- 17 Hubo un abrupto incremento en el valor de los pagos de indemnización durante 2006, que ascendieron a un total de £52,6 millones comparados con £12,6 millones en 2005. Este incremento se atribuyó principalmente a los pagos de indemnización de £40,5 millones en relación con el siniestro del *Prestige* (2005: £621 316) y un incremento significativo de los pagos del Fondo General de £4,1 millones (2005: £304 827).
- 18 Los gastos relativos a reclamaciones consistieron principalmente en honorarios técnicos y jurídicos, y ascendieron a £4,2 millones (£4,7 millones en 2005), reflejando el hecho de que la actividad relacionada con las reclamaciones en 2006 permaneció en términos generales similar para el Fondo General, con descensos de la actividad para los siniestros del *Erika* y el *Prestige*. Los gastos generales relativos a reclamaciones en 2006 se redujeron por un pago de £1 millón de un P&I Club. Se trataba de un pago provisional efectuado por el P&I Club como contribución a su parte en los costes conjuntos contraídos respecto al siniestro del *Prestige*.

Fondo de Previsión del personal

- 19 El saldo del Fondo de Previsión del personal al final del ejercicio era de £1 883 640. Esto representó una reducción del 21 por ciento sobre el saldo al cierre en 2005. La razón de la reducción fueron las retiradas al cese en el servicio, por la partida de personal clave de la Secretaría en el periodo.
- 20 El Fondo de Previsión del personal devengó £155 819 en intereses durante el año, lo que representa un rendimiento de inversión del 7,1 por ciento de los efectivos líquidos medios en cartera durante el año.

Activo y pasivo

- 21 El efectivo del Fondo de 1992 era £91,4 millones al 31 de diciembre de 2006. El nivel de las contribuciones pendientes determinadas descendió de £376 482 en 2005 a £328 916 al final de 2006, 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 descendió de £1 036 045 (2005) a £718 927, con la reducción debida a los reembolsos efectuados a los contribuyentes.

Pasivo contingente

- 22 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 2006, el pasivo contingente se estimó en £67 400 000.
- 23 Al 31 de diciembre de 2006, el Fondo de Reclamaciones Importantes del *Erika* tenía un saldo de £42 032 556 y el Fondo de Reclamaciones Importantes del *Prestige* tenía un saldo de £24 106 692; ambos eran superiores al pasivo contingente estimado relativo a estos siniestros al 31 de diciembre de 2006. El pasivo para los siniestros restantes, que ascendía a £4 700 000, está cubierto por el Fondo General.

Otras cuestiones financieras: fraude, presunto fraude o blanqueo de dinero

- 24 La Secretaría nos informó que no hubo 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 2006.

Adopción de las Normas Internacionales de Contabilidad del Sector Público (IPSAS)

- 25 El Fondo continúa facilitando estados financieros oportunos y bien presentados, apoyados por registros contables bien mantenidos y de conformidad con su Reglamento financiero. Como parte de nuestra auditoría revisamos la actual alineación del Fondo con las Normas de Contabilidad del Sistema de las Naciones Unidas (UNSAS) y su continua aplicabilidad. En el Anexo II se presenta una visión de conjunto de las diferencias significativas entre las IPSAS y las UNSAS, y el probable impacto en el Fondo de un cambio en las normas de contabilidad.
- 26 En julio de 2006, la Asamblea General de las Naciones Unidas aprobó una resolución para adoptar las IPSAS como normas de contabilidad del sistema de las Naciones Unidas antes de 2010. Después de esa fecha es probable que se abandonen por etapas las UNSAS como marco de contabilidad.
- 27 Las IPSAS son normas de contabilidad generalmente aceptadas de alta calidad, preparadas independientemente que son exhaustivas y apoyadas por los Gobiernos, órganos profesionales de contabilidad y organizaciones internacionales. Representan la práctica óptima internacional para el sector público y las organizaciones sin fines de lucro, y utilizan la base del “valor total devengado” para los informes financieros. Son emitidas por la Junta de las Normas Internacionales de Contabilidad del Sector Público, un comité permanente de la Federación Internacional de Contables. En el Anexo II de este informe se presenta información sobre las diferencias clave entre las UNSAS y las IPSAS.
- 28 Las ventajas de la adopción de las IPSAS comprenden los siguientes:
- Mejora de la administración y transparencia con respecto a todo el activo y pasivo;
 - información más completa y coherente sobre costes e ingresos; y
 - mejora de la coherencia y de la posibilidad de establecer comparaciones de los estados financieros a lo largo del tiempo, y entre organizaciones.

- 29 Las repercusiones en la contabilidad y los informes financieros para el Fondo incluiría lo siguiente:
- El reconocimiento de gastos según el principio de la entrega, donde los gastos se reconocen teniendo como criterio los bienes y servicios de hecho recibidos en el periodo contable.
 - Un cambio del principio del reconocimiento de los ingresos para la contabilidad completa de los valores totales, que reconocería todos los ingresos cuando son debidamente exigibles, más bien que cuando son de hecho recibidos.
 - El reconocimiento del pasivo íntegro que representan las obligaciones relacionadas con las prestaciones de los empleados, tales como las vacaciones anuales y las primas de repatriación.
 - El reconocimiento y la depreciación de activos de capital tales como el mobiliario y equipo.
- 30 El cumplimiento de los requisitos de contabilidad e informes de las IPSAS supondrá un análisis de los sistemas financieros existentes para cerciorarse de que la información sobre bienes de capital, depreciación, beneficios de los empleados, reconocimiento de los ingresos y gastos sea completa, suficientemente fiable y correctamente captada.
- 31 Es más, a fin de facilitar la conciliación de resultados presupuestados financieros y efectivos, será necesario modificar la metodología presupuestaria para cumplir con el concepto de la contabilidad en los valores devengados.
- 32 Será necesario revisar los reglamentos financieros existentes, particularmente los que rigen el traspaso de las consignaciones presupuestarias para las obligaciones por liquidar en un plazo de 24 meses, y armonizarlos con las IPSAS cuando sea pertinente. De conformidad con el artículo 17 del Reglamento financiero, todas las enmiendas al Reglamento financiero necesitarán la aprobación de la Asamblea.
- 33 Por último, la adopción de las IPSAS necesitará la capacitación del personal sobre la aplicación de las nuevas normas, cambios en el sistema de gestión financiera y los procesos comerciales que sean modificados.

Recomendación 1: Recomendamos que la Secretaría presente una propuesta a la Asamblea para su sesión ordinaria de 2008 que tenga por objeto la adopción de las IPSAS por el Fondo en principio a partir de 2010. Dicha propuesta deberá incluir un plan de acción provisional, detallando las tareas necesarias que deberían incluir un análisis de las repercusiones iniciales, la consideración de prácticas presupuestarias alternativas, las consecuencias para el Reglamento financiero y las repercusiones en el sistema financiero.

Cuestiones de gestión financiera

Controles internos

- 34 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.

Actualización del sistema de contabilidad (FundMan)

- 35 En 2006, se actualizó el sistema de contabilidad del Fondo y el nuevo sistema se utilizó a partir del 1 de enero de 2006. Como parte de nuestra auditoría examinamos los siguientes aspectos de esta actualización del sistema:
- Gestión de proyectos;
 - integridad de los datos;
 - acceso y controles de entradas.

Gestión de proyectos

- 36 Revisamos la documentación de apoyo relativa a la actualización y hallamos que, aunque existían pruebas de la evaluación de riesgos y cartografía del sistema, las minutas para las reuniones del equipo de proyectos no siempre estaban completas y no siempre registraban claramente los progresos realizados. Además, aunque se conocían los costes del soporte físico y el consultor, no se

había elaborado un presupuesto del proyecto que incluyese los costes del tiempo que dedica el personal. Sin un presupuesto cabal, la Secretaría no conocía el coste real de la actualización, y no podía seguir los progresos del proyecto frente al presupuesto. La supervisión de los presupuestos de los proyectos es una poderosa herramienta que garantiza que se controlen los costes y se identifique el gasto en exceso potencial. Esto a su vez mejora la calidad de la información financiera disponible para el equipo de gestión, y le permite reaccionar, aprender de la información y tomar decisiones bien fundadas.

Recomendación 2: Recomendamos que la Secretaría prepare presupuestos que incluyan el tiempo del personal para la ejecución de los proyectos, para garantizar que se evalúen y supervisen los costes totales de esos trabajos. Esto ayudará también al equipo de proyectos a garantizar que los trabajos se entreguen a tiempo y dentro del presupuesto.

Integridad de los datos

- 37 Los datos de contabilidad no fueron transferidos a un nuevo sistema, pero se cambió la aplicación utilizada para acceder a ellos e interrogarlos. Fue por tanto necesario que confirmásemos que la nueva plataforma de contabilidad presenta los datos correctamente y revisamos en detalle los trabajos realizados para garantizarlo. Concluimos que los resultados de los trabajos realizados brindan una seguridad suficiente de que la actualización del sistema no había afectado al contenido de la base de datos. Además, las pruebas indicaron que el nuevo programa de interfaz de usuario procesaba y presentaba la información de la base de datos del mismo modo que el sistema anterior pero con mayor flexibilidad de visión, que permite una mayor utilización de la información sobre la gestión.
- 38 Por último, confirmamos que la actualización del sistema y toda la información relacionada con la programación había sido plenamente documentada. Esto permite ahora a cualquier proveedor de servicios informáticos apoyar el sistema, que representa una significativa mejora en apoyo de la TI, puesto que antes el Fondo solamente contaba con el Responsable interno de informática. Los Fondos cuentan ahora con un contrato de mantenimiento con una compañía de informática para el apoyo del sistema actualizado FundMan.

Acceso y controles de entradas

- 39 Comprobamos los controles en funcionamiento en torno al sistema FundMan y los encontramos eficaces, con numerosos controles predefinidos para la autenticación y autorización del usuario. La comprobación separada de toda la entrada de información por la Responsable de Finanzas antes de registrarla representa un poderoso control de prevención y detección.
- 40 No se guarda ni utiliza información de pagos del sistema, y los controles de datos permanentes son apropiados. Hemos informado a la gestión sobre unos cuantos puntos menores sobre el acceso de determinados usuarios donde se pueden hacer mejoras, pero no repercuten en nuestra opinión de auditoría.

Siniestro del *Solar 1*

- 41 En 2006, hubo dos nuevos siniestros para el Fondo de 1992: el del *Solar 1* (Filipinas) el 11 de agosto de 2006 y el del *Shosei Maru* (Japón) el 28 de noviembre de 2006. Solamente el siniestro del *Solar 1* afectó a los estados financieros para 2006.
- 42 El siniestro del *Solar 1* invocó el memorando de entendimiento del STOPIA 2006 entre el Fondo de 1992, el propietario del buque y el P&I Club. Según este acuerdo, el Fondo tiene derecho a resarcimiento por el propietario del buque y el P&I Club 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 Derechos Especiales de Giro, si esta es menor. El Fondo factura al propietario del buque y el P&I Club las cuantías pagadas por el Fondo con carácter periódico, para su pago dentro de los 14 días siguientes a la fecha de la factura. Nuestra auditoría examinó los tres aspectos siguientes de esta situación:

- El tratamiento apropiado de contabilidad requerido;
- Metodología del desembolso; y
- Funcionamiento del STOPIA 2006.

Tratamiento de contabilidad

- 43 Revisamos el tratamiento de los ingresos del STOPIA 2006 frente al Reglamento financiero del Fondo y los requisitos de las UNSAS. Concluimos que todos los ingresos deben contabilizarse como ingresos varios en las cuentas, ya que eran de naturaleza diferente de las contribuciones determinadas. Esta recomendación ha sido incorporada por la Secretaría en los estados financieros de 2006.

Metodología del desembolso

- 44 Muchos demandantes del siniestro del *Solar 1* eran pescadores locales independientes. Esto se tradujo en numerosas pequeñas reclamaciones de comunidades rurales en las Filipinas. Revisamos el proceso y los controles en funcionamiento sobre los pagos a los pescadores. Confirmamos que el Fondo había identificado y utilizado un proceso claro y controlado para garantizar una evaluación justa de las reclamaciones, empleando a un experto independiente para evaluar la pérdida sufrida por los pescadores y garantizar los pagos a los demandantes.

Funcionamiento del STOPIA 2006

- 45 El del *Solar 1* fue el primer caso del funcionamiento del acuerdo STOPIA 2006 entre el Fondo, el propietario del buque y los P&I Clubs. El elemento clave de este acuerdo era que el propietario del buque y el P&I Club reembolsarían al Fondo los pagos de indemnización efectuados dentro de los 14 días siguientes a la fecha de la factura. Podemos confirmar que, en el momento de la auditoría, todas las facturas al propietario del buque y el P&I Club por el siniestro del *Solar 1* se habían pagado dentro de los 14 días siguientes a la fecha de la factura, de conformidad con el acuerdo STOPIA 2006.

Comisiones de gestión de la Secretaría

- 46 La Secretaría del Fondo de 1992 funciona también como Secretaría del Fondo de 1971 y del Fondo Complementario. Es posible que la Secretaría llegue a ser responsable en el futuro de administrar el Fondo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (SNP). Observamos que los cobros al Fondo de 1971 y al Fondo Complementario para 2006 se basaban en la mejor estimación del Director del tiempo que el personal empleó en administrar los dos Fondos. La actividad en cada uno de los Fondos fluctúa dentro del año y, como no se vigila el tiempo efectivo que el personal emplea en un Fondo concreto, no es posible verificar plenamente la precisión de las estimaciones de la gestión por la Secretaría.
- 47 Si bien reconocemos que el actual reparto de las comisiones se lleva a cabo de modo razonable y de acuerdo con los órganos rectores de los tres Fondos, la Secretaría podría llegar a ser responsable del Fondo SNP, en cuyo momento sería importante justificar las comisiones de gestión que se adjudicasen al nuevo Fondo.

Recomendación 3: Recomendamos que, si la Secretaría llegara a ser responsable del Fondo SNP, debería considerarse un sistema más formal y preciso de adjudicar el tiempo de la Secretaría a esos trabajos, ya que esas comisiones tendrían que ser justificadas adecuadamente a los Estados Miembros.

Gestión del rendimiento

- 48 La Secretaría ha empleado a un consultor y personal de los Fondos para diseñar un sistema de gestión del rendimiento. La introducción de la gestión del rendimiento del personal trae muchos beneficios, entre ellos la adopción de programas de trabajo exigentes y la identificación de las necesidades y oportunidades de capacitación. Durante nuestra auditoría revisamos los progresos que la Secretaría había realizado en la elaboración de un sistema mejorado de gestión del

rendimiento. Confirmamos que la Secretaría ha logrado buenos progresos para establecer tal sistema, que esperamos esté en pleno funcionamiento en 2007.

Recomendación 4: Recomendamos que la Secretaría continúe sus planes de introducir un sistema pleno de gestión del rendimiento del personal en 2007. La introducción de tal sistema refleja la continua apertura del Fondo para adaptarse e incorporar la práctica óptima en todas las áreas de su funcionamiento.

PROGRESO SOBRE LAS RECOMENDACIONES DE LA AUDITORÍA DE 2005

- 49 Como parte de nuestras responsabilidades como 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.

Cuenta de contribuyentes

- 50 En 2005, identificamos un contribuyente al que los Fondos debían casi £1 millón. Esta suma no había sido reembolsada, ya que el contribuyente era una empresa mixta disuelta entre dos compañías petroleras. Recomendamos que la Secretaría abordase esta cuestión y reembolsase el saldo. En una verificación ulterior, concluimos que el Fondo había dado curso al reembolso de este dinero pero que el adelanto logrado con las compañías había sido lento. Alentamos a la Secretaría a continuar sus esfuerzos para devolver este saldo pendiente.

Manuales de procedimiento

- 51 Revisamos los adelantos logrados por la Secretaría en documentar y dictar procedimientos para captar y preservar los conocimientos del personal actual, y documentar la práctica óptima, garantizando así que las operaciones y decisiones sigan siendo transparentes a fines de la revisión de la gestión y de la auditoría. Se habían promulgado los siguientes manuales de procedimiento al concluir nuestra auditoría de 2006:
- Manual de inversiones;
 - Manual de pagos;
 - Procedimientos del Departamento de reclamaciones; y
 - Orientaciones para la adquisición (informática y administración).
- 52 Hallamos que cada uno de los manuales presentaba procedimientos clara y lógicamente, de modo que los usuarios de dichos manuales podrían utilizarlos fácilmente. Encomiamos a la Secretaría por reaccionar prontamente a nuestras recomendaciones y la alentamos a continuar documentando y uniformando los procedimientos para garantizar la consistencia de su aplicación.

Selección de suministrador de servicios

- 53 Recomendamos que se documentase la base de la selección de los suministradores de servicios para apoyar el examen interno o externo y garantizar una buena práctica de adquisición. Observamos que se había recordado a todo el personal encargado de adquisición que se cerciorase de que esto se hiciese mediante un memorando emitido en el ejercicio económico. Identificamos nuevos socios comerciales y revisamos su selección; e hicimos una referencia cruzada de todos los socios comerciales en FundMan al registro de intereses del Fondo. Hallamos que los procedimientos de selección de suministradores eran transparentes y lógicos.

Oficinas de reclamaciones

- 54 En nuestro informe de 2005 revisamos los gastos en las oficinas satélite de reclamaciones establecidas para los siniestros del *Erika* y el *Prestige*. En 2006, se reorganizó la administración de estas funciones con el cierre de dos oficinas a consecuencia de la disminución de los aspectos administrativos de la tramitación de reclamaciones emprendidos por las oficinas en cuestión. Como parte de nuestra comprobación, revisamos el coste mensual medio para el Fondo de las operaciones

de tramitación de reclamaciones antiguas y nuevas a lo largo del ejercicio económico. Tras la reorganización, el coste mensual medio descendió en aproximadamente el 60 por ciento, mientras que el valor total de las reclamaciones procesadas por las operaciones de un año para otro se incrementó en un 60 por ciento. Encomiamos a la Secretaría por identificar la oportunidad de revisar y mejorar este proceso administrativo.

Registro de intereses

55 Como se mencionó anteriormente, revisamos el funcionamiento del nuevo Registro de intereses, que incluye una referencia cruzada de todos los socios comerciales. Confirmamos que el sistema funcionaba eficazmente y no identificamos intereses sin declarar que se pudiesen considerar como conflicto de intereses.

Recuperabilidad de contribuciones

56 En 2005 recomendamos que la Secretaría revisase la posibilidad de recuperar todas las contribuciones pendientes (artículo 11.5 del Reglamento financiero). Podemos confirmar que la Secretaría realizó esa revisión en 2006, con el resultado de pasar a pérdidas y ganancias £6 277 en el ejercicio, y nos damos por satisfechos con la justificación de la Secretaría para aprobar esa amortización.

Gestión del riesgo

57 En nuestros informes de auditoría de 2004 y 2005, observamos que el Fondo había continuado haciendo progresos en completar el proceso de organización de todas sus operaciones. Como parte de nuestra auditoría, confirmamos que este proceso aún estaba en marcha, pero una vez más alentaríamos a un mayor ímpetu para completar el ensayo. Es esencial que la Secretaría consolide y dé prioridad a los riesgos clave de todas las áreas operativas en un registro de riesgos.

Recomendación 5: 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 gran 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.

AGRADECIMIENTO

58 Agradecemos la continua asistencia y cooperación prestadas por el Director y el personal de la Secretaría en el transcurso de nuestra auditoría.

Sir John Bourn
Interventor y Auditor General, Reino Unido
Auditor externo

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 2006, de conformidad con el artículo 14 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, el superávit, los fondos y el flujo de efectivo del ejercicio económico finalizado el 31 de diciembre de 2006; 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 directivas promulgadas por los órganos rectores; y que se presentaran fielmente las cuentas certificadas.

ANEXO II: PRINCIPALES DIFERENCIAS ENTRE UNSAS E IPSAS QUE AFECTAN A LOS FIDAC

UNSAS	IPSAS	Efecto
1. Los requisitos de información imponen un criterio de “valores devengados modificados” que es similar a la contabilidad de caja.	<ul style="list-style-type: none"> • Siguen el principio de “devengo completo”. 	<ul style="list-style-type: none"> • IPSAS declaran en el balance un grupo de partidas mayor (activos y pasivos) que las UNSAS.
2. Los costes de los activos fijos se contabilizan como gastos al adquirirlos, en el estado de ingresos y gastos.	<ul style="list-style-type: none"> • Los costes de los activos fijos se capitalizan y se incluyen en el balance no bien se adquiere el activo. El coste original se distribuye entonces a lo largo de la vida útil de esos activos (gastos de depreciación). 	<ul style="list-style-type: none"> • Habrá una disminución de los gastos contabilizados y un incremento de los activos contabilizados. • Debe establecerse una reserva de capital con el reconocimiento inicial de los activos fijos existentes.
3. Los beneficios acumulados de los empleados con respecto a las primas de repatriación y las vacaciones anuales se contabilizan en una nota de las cuentas.	<ul style="list-style-type: none"> • Pleno reconocimiento de los pasivos correspondientes a los beneficios de los empleados y contabilizados como gastos. 	<ul style="list-style-type: none"> • Un incremento de los gastos contabilizados y un incremento correspondiente en el pasivo para las cuantías devengadas.
4. Los gastos contabilizados representan desembolsos y obligaciones por liquidar.	<ul style="list-style-type: none"> • El reconocimiento de los gastos teniendo como criterio los bienes y servicios recibidos (el principio de entrega). 	<ul style="list-style-type: none"> • Habría una disminución de los gastos contabilizados ya que no todas las obligaciones por liquidar del ejercicio se reconocerían como gastos.
5. Preparación de presupuestos sobre una base de efectivo.	<ul style="list-style-type: none"> • Preparación del presupuesto sobre la base del valor devengado. 	<ul style="list-style-type: none"> • Cambios en el contenido y formato del presupuesto debido a la adopción del devengo o una conciliación entre las dos bases.

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 2006 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 económico que concluyó el 31 de diciembre de 2006. 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 necesaria y 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 2006 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 de forma coherente con los del ejercicio económico anterior.

Además, en mi opinión, las transacciones del Fondo de 1992, que fueron comprobadas en el marco de mi auditoría, estuvieron en todos los aspectos esenciales de acuerdo con el Reglamento financiero y con la autoridad legislativa.

De acuerdo con el artículo 14 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
National Audit Office
Londres, 27 de junio de 2007

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 2006

	2006		2005	
	£	£	£	£
INGRESOS				
Contribuciones				
Contribuciones	-		5 366 024	
Ajuste de evaluación de ejercicios anteriores	28 794		114 944	
Menos contribuciones renunciadas	-		(2 965)	
Total contribuciones		28 794		5 478 003
Varios				
Comisión de administración	345 000		450 000	
Recuperación de la cuantía en virtud del STOPIA 2006 (siniestro del <i>Solar 1</i>)	1 337 568		-	
Ingresos varios	2 465		9 120	
Transferencia del FRI relativo al <i>Nakhodka</i>	-		117 834	
Intereses sobre préstamo al Fondo SNP	4 331		3 083	
Intereses sobre préstamo al Fondo Complementario	8 496		2 203	
Intereses sobre contribuciones vencidas	165		5 956	
Menos intereses sobre contribuciones vencidas renunciadas	-		(569)	
Intereses sobre inversiones	1 248 120		1 365 824	
Total varios		2 946 145		1 953 451
TOTAL INGRESOS		2 974 939		7 431 454
GASTOS				
Gastos de la Secretaría				
Obligaciones contraídas		3 275 185		2 847 199
Reclamaciones				
Indemnización		4 160 033		304 827
Gastos relacionados con reclamaciones				
Honorarios	233 916		266 067	
Viajes	35 031		5 033	
Varios	4 099		150	
Total gastos relativos a reclamaciones		273 046		271 250
TOTAL GASTOS		7 708 264		3 423 276
(Déficit)/Superávit de ingresos sobre gastos		(4 733 325)		4 008 178
Ajustes cambiarios		(28)		11
Saldo pasado a cuenta nueva: 1 de enero		29 372 402		25 364 213
Saldo al 31 de diciembre		24 639 049		29 372 402

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 2006

	<i>Erika</i>		<i>Prestige</i>	
	2006	2005	2006	2005
	£	£	£	£
INGRESOS				
Contribuciones				
Contribuciones	-	-	-	32 894 926
Ajuste de evaluación de ejercicios anteriores	-	-	-	362 855
Menos contribuciones renunciadas	-	-	(6 277)	(50 456)
Total contribuciones	-	-	(6 277)	(33 207 325)
Varios				
Ingresos varios	-	9 531	-	-
Intereses sobre contribuciones vencidas	-	3 777	2 482	81 182
Menos intereses sobre contribuciones vencidas renunciadas	-	-	(336)	(4 147)
Intereses sobre inversiones	2 089 653	2 650 429	1 307 521	2 250 699
Total varios	2 089 653	2 663 737	1 309 667	2 327 734
TOTAL INGRESOS	2 089 653	2 663 737	1 303 390	35 535 059
GASTOS				
Indemnización	7 921 605	11 718 025	40 537 569	621 316
Honorarios	1 480 682	1 785 899	2 463 784	2 617 861
Reembolso de costes comunes del P&I Club	-	-	(1 000 000)	-
Viajes	1 706	1 954	19 286	26 924
Varios	2 090	551	3 939	4 633
TOTAL GASTOS	9 406 083	13 506 429	42 024 578	3 270 734
Superávit/(Déficit) de ingresos sobre gastos	(7 316 430)	(10 842 692)	(40 721 188)	32 264 325
Ajustes cambiarios	(310 757)	(277 446)	(302 581)	(12 922)
Saldo pasado a cuenta nueva: 1 de enero	49 659 743	60 779 881	65 130 461	32 879 058
Saldo al 31 de diciembre	42 032 556	49 659 743	24 106 692	65 130 461

ANEXO XIII

BALANCE GENERAL DEL FONDO DE 1992 AL 31 DE DICIEMBRE DE 2006

	Fondo General £	Erika £
ACTIVO		
Efectivo en bancos y en caja	25 953 613	41 983 026
Contribuciones pendientes	45 379	-
Intereses sobre contribuciones pendientes vencidas	3 888	-
Suma adeudada del Fondo SNP	114 537	-
Suma adeudada del Fondo Complementario	259 738	-
Suma adeudada del Fondo de 1971	22 790	-
Impuestos recuperables	127 917	49 530
Por cobrar del P&I Club en virtud del STOPIA 2006 (siniestro del <i>Solar 1</i>)	845 491	-
Varios por cobrar	57 798	-
ACTIVO TOTAL	27 431 151	42 032 556
PASIVO		
Fondo de Previsión del personal	1 883 640	-
Pagadero al P&I Club en virtud del STOPIA 2006 (siniestro del <i>Solar 1</i>)	8 603	-
Cuentas por pagar	44 247	-
Obligaciones no liquidadas	136 685	-
Cuenta de contribuyentes	718 927	-
TOTAL PASIVO	2 792 102	-
SALDOS DE LOS FONDOS		
Capital de operaciones	22 000 000	-
Superávit/(Déficit)	2 639 049	42 032 556
SALDOS DEL FONDO GENERAL Y DE LOS FONDOS DE RECLAMACIONES IMPORTANTES (FRI)	24 639 049	42 032 556
TOTAL PASIVO Y SALDOS DEL FONDO GENERAL Y DE LOS FRI	27 431 151	42 032 556

<i>Prestige</i>	2006 Total	2005 Total
23 508 837	91 445 476	146 305 576
283 537	328 916	376 482
31 186	35 074	87 735
-	114 537	82 398
-	259 738	177 742
-	22 790	8 347
282 936	460 383	664 317
-	845 491	-
196	57 994	28 719
24 106 692	93 570 399	147 731 316
-	1 883 640	2 382 373
-	8 603	-
-	44 247	6 965
-	136 685	143 327
-	718 927	1 036 045
-	2 792 102	3 568 710
-	22 000 000	22 000 000
24 106 692	68 778 297	122 162 606
24 106 692	90 778 297	144 162 606
24 106 692	93 570 399	147 731 316

ANEXO XIV

**ESTADO DEL FLUJO DE EFECTIVO DEL FONDO DE 1992 CORRESPONDIENTE
AL EJERCICIO ECONÓMICO DEL 1 DE ENERO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2006**

	2006		2005	
	£	£	£	£
Efectivo al 1 de enero		146 305 576		121 617 345
ACTIVIDADES OPERATIVAS				
Superávit operativo/(Déficit)	(58 029 603)		18 154 673	
Disminución/(Aumento) en Deudores	(699 183)		241 682	
Aumento/(Disminución) en Acreedores	(972 661)		(153 570)	
Flujo de efectivo neto proveniente de actividades operativas		(59 701 447)		18 242 785
RENDIMIENTO SOBRE INVERSIONES				
Intereses sobre inversiones	4 841 347		6 445 446	
Entrada de efectivo neto proveniente de los rendimientos sobre las inversiones		4 841 347		6 445 446
Efectivo al 31 de diciembre		91 445 476		146 305 576

ANEXO XV

ESTADOS FINANCIEROS DEL FONDO COMPLEMENTARIO INTERNACIONAL DE INDEMNIZACIÓN DE DAÑOS DEBIDOS A CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS CORRESPONDIENTES AL EJERCICIO DEL 1 DE ENERO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2006 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 2006. 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 necesaria y 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 2006 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 en el marco 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 acerca de estos estados financieros.

Sir John Bourn
Interventor y Auditor General, Reino Unido
Auditor externo
National Audit Office
Londres, 27 de junio de 2007

ANEXO XVI

**FONDO GENERAL
FONDO COMPLEMENTARIO: CUENTA DE INGRESOS Y GASTOS CORRESPONDIENTE
AL EJERCICIO ECONÓMICO DEL 1 DE ENERO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2006**

	2006 £	2005* £
INGRESOS		
Total ingresos	CERO	CERO
GASTOS		
Gastos de la Secretaría Obligaciones contraídas	81 996	177 742
TOTAL GASTOS	81 996	177 742
(Déficit)/Superávit de ingresos sobre gastos	(81 996)	(177 742)
Saldo pasado a cuenta nueva: 1 de enero	(177 742)	-
Saldo al 31 de diciembre	(259 738)	(177 742)

* Ejercicio financiero 3/3/2005-31/12/2005

**BALANCE GENERAL DEL FONDO COMPLEMENTARIO AL 31 DE DICIEMBRE
DE 2006**

	2006 £	2005
ACTIVO		
Activo total	CERO	CERO
PASIVO		
Suma adeudada al Fondo de 1992	259 738	177 742
TOTAL PASIVO	259 738	177 742
Saldo del Fondo General	(259 738)	(177 742)
TOTAL PASIVO Y SALDO DEL FONDO GENERAL	CERO	CERO

ANEXO XVII

FONDO DE 1971: CIFRAS FINANCIERAS CLAVE CORRESPONDIENTES A 2007
 (INGRESOS/GASTOS DE 2007 EN CIFRAS REDONDEADAS A RESERVA DE LA VERIFICACIÓN DEL AUDITOR EXTERNO)
INGRESOS

	2007 £
Contribuciones anuales de 2006 adeudadas en 2007	-
Otros ingresos:	
Intereses sobre inversiones	509 000
TOTAL INGRESOS	509 000

COSTES ADMINISTRATIVOS

	2007 £	2006 £
Sólo Fondo de 1971		
Comisión de administración pagadera al Fondo de 1992	275 000	275 000
Auditoría externa	10 000	10 000
Disolución		
Presupuesto	250 000	250 000
Gastos	-	5 640

GASTOS DE RECLAMACIONES

	2007 £	2007 £	2007 £
Siniestro	Indemnización	Gastos relativos a reclamaciones	Total
<i>Pontoon 300</i>	209 000	3 000	212 000
<i>Iliad</i>	-	40 000	40 000
<i>Vistabella</i>	-	19 000	19 000
<i>Al Jaziah 1</i>	-	13 000	13 000
Otros siniestros	-	230 000	230 000
TOTAL GASTOS DE RECLAMACIONES	209 000	305 000	514 000

ANEXO XVIII

FONDO DE 1992: CIFRAS FINANCIERAS CLAVE CORRESPONDIENTES A 2007
 (INGRESOS Y GASTOS DE 2007 EN CIFRAS REDONDEADAS A RESERVA DE LA VERIFICACIÓN DEL AUDITOR EXTERNO)

INGRESOS			
	2007		
	£		
Contribuciones anuales de 2006 adeudadas en 2007:			
Fondo General		3 000 000	
Otros ingresos:			
Intereses sobre inversiones		5 300 000	
Comisión de administración pagadera por el Fondo de 1971		275 000	
Comisión de administración pagadera por el Fondo Complementario STOPIA 2006 ¹⁵		4 487 900	
TOTAL INGRESOS		13 132 900	
COSTES ADMINISTRATIVOS			
	2007		2006
	£		£
Secretaría Conjunta			
Presupuesto (excluidos honorarios del Auditor Externo)		3 530 250	3 541 400
Gastos (excluidos honorarios del Auditor Externo por FIDAC respectivos)		2 867 500	3 228 100
Honorarios de Auditor Externo respecto al Fondo de 1992		47 000	47 000
GASTOS DE RECLAMACIONES			
	2007		2007
	£		£
Siniestro	Indemnización	Gastos relativos a reclamaciones	Total
<i>Prestige</i>	1 109 000	1 943 400	3 052 400
Menos reembolso provisional de P&I Club por costes comunes	-	(20 100)	(20 100)
Subtotal			3 047 200
<i>Solar 1</i>	3 835 500	194 500	4 030 000
<i>Erika</i>	1 009 700	1 071 200	2 080 900
Siniestro en Alemania	961 300	45 200	1 006 500
Otros siniestros	-	102 100	102 100
TOTAL GASTOS DE RECLAMACIONES	6 915 500	3 336 300	10 266 700

¹⁵ 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. La cifra de ingresos también incluye los pagos efectuados por el Fondo de 1992 a finales de diciembre de 2006 que fueron reembolsados en 2007.

ANEXO XIX

**FONDO COMPLEMENTARIO: CIFRAS FINANCIERAS CLAVE
CORRESPONDIENTES A 2007
(INGRESOS/GASTOS DE 2007 EN CIFRAS REDONDEADAS A RESERVA DE LA VERIFICACIÓN DEL
AUDITOR EXTERNO)**

INGRESOS		
	2007	
	£	
Contribuciones anuales de 2006 adeudadas en 2007:		
Fondo General	1 400 000	
Otros ingresos:		
Intereses sobre inversiones	53 000	
TOTAL INGRESOS	1 453 000	
COSTES ADMINISTRATIVOS		
	2007	2006
	£	£
Préstamos del Fondo de 1992 pasados a cuenta de gastos previo al recibo de contribuciones (excluido intereses sobre préstamos) ¹⁶	-	246 000
Honorarios del Auditor Externo	3 500	3 500
Comisión de administración pagadera al Fondo de 1992	70 000	70 000

¹⁶ Préstamos reembolsados con intereses en 2007 por un total de £260 526.

ANEXO XX

FONDO DE 1992: HIDROCARBUROS SUJETOS A CONTRIBUCIÓN RECIBIDOS EN EL AÑO CIVIL DE 2006 EN LOS TERRITORIOS DE ESTADOS QUE ERAN MIEMBROS DEL FONDO DE 1992 AL 31 DE DICIEMBRE DE 2007

De conformidad con los informes al 31 de diciembre de 2007

Estado Miembro	Hidrocarburos sujetos a contribución (toneladas)	% del Total
Japón	254 439 315	17,38 %
Italia	137 560 090	9,39 %
India	125 036 877	8,54 %
República de Corea	123 559 892	8,44 %
Países Bajos	103 599 137	7,08 %
Francia	100 272 035	6,85 %
Singapur	78 309 227	5,35 %
Reino Unido	71 879 284	4,91 %
Canadá	68 510 937	4,68 %
España	64 169 876	4,38 %
Alemania	38 488 964	2,63 %
Australia	28 649 233	1,96 %
Turquía	23 996 537	1,64 %
Suecia	23 799 328	1,63 %
Grecia	21 898 465	1,50 %
Malasia	21 408 885	1,46 %
Noruega	17 838 899	1,22 %
Portugal	15 294 262	1,04 %
Argentina	14 202 906	0,97 %
Israel	12 167 340	0,83 %
Finlandia	12 072 978	0,82 %
Filipinas	11 643 078	0,80 %
Bahamas	11 338 813	0,77 %
México	10 792 426	0,74 %
Venezuela	8 356 267	0,57 %
Bulgaria	7 120 230	0,49 %
China (Región Administrativa Especial de Hong Kong)	6 471 650	0,44 %
Bélgica	5 701 534	0,39 %
Dinamarca	5 643 575	0,39 %
Nueva Zelanda	4 740 148	0,32 %
Trinidad y Tabago	4 415 577	0,30 %
Irlanda	4 204 280	0,29 %
Panamá	3 508 969	0,24 %
Lituania	2 960 545	0,20 %
Croacia	2 549 886	0,17 %
Sri Lanka	2 314 748	0,16 %
Jamaica	2 259 467	0,15 %
Malta	2 020 082	0,14 %
Uruguay	1 856 075	0,13 %
Angola	1 850 871	0,13 %
Ghana	1 711 637	0,12 %
Camboya	1 704 339	0,12 %
Chipre	1 151 829	0,08 %
Polonia	915 669	0,06 %
Algeria	801 108	0,05 %
Mauricio	510 557	0,03 %
Colombia	328 782	0,02 %
Barbados	242 120	0,02 %
	1 464 268 729	100,00 %

164 **Notas**

Informe cero de 22 Estados: Albania, Antigua y Barbuda, Brunei Darussalam, Eslovenia, Estonia, Emiratos Árabes Unidos, Fiji, Gabón, Georgia, Islandia, Islas Marshall, Letonia, Liberia, Madagascar, Mónaco, Namibia, Qatar, Seychelles, Sierra Leona, Suiza, Tonga y Vanuatu.

Ningún informe de 28 Estados: Bahrein, Belice, Cabo Verde, Camboya, Comoras, Congo, Djibouti, Dominica, Federación de Rusia, Granada, Guinea, Kenya, Luxemburgo, Maldivas, Marruecos, Mozambique, Nigeria, Omán, Papua Nueva Guinea, República Dominicana, República Unida de Tanzania, Saint Kitts y Nevis, Samoa, San Vicente y Las Granadinas, Santa Lucía, Sudáfrica, Túnez y Tuvalu.

ANEXO XXI

**FONDO COMPLEMENTARIO: HIDROCARBUROS SUJETOS A CONTRIBUCIÓN
RECIBIDOS EN EL AÑO CIVIL DE 2006 EN LOS TERRITORIOS DE ESTADOS
QUE ERAN MIEMBROS DEL FONDO COMPLEMENTARIO AL 31 DE
DICIEMBRE DE 2007**

De conformidad con los informes al 31 de diciembre de 2007

Estado Miembro	Hidrocarburos sujetos a contribución (toneladas)	% del Total
Japón	254 439 315	29,07 %
Italia	137 560 090	15,72 %
Países Bajos	103 599 137	11,84 %
Francia	100 272 035	11,46 %
Reino Unido	69 494 881	7,94 %
España	64 169 876	7,33 %
Alemania	38 488 964	4,40 %
Suecia	23 799 328	2,72 %
Grecia	21 898 465	2,50 %
Noruega	17 838 899	2,04 %
Portugal	15 294 262	1,75 %
Finlandia	12 072 978	1,38 %
Bélgica	5 701 534	0,65 %
Dinamarca	5 643 575	0,64 %
Irlanda	4 204 280	0,48 %
Lituania	2 960 545	0,34 %
Croacia	2 549 886	0,29 %
Barbados ¹⁷	242 120	0,03 %
Letonia ¹⁷	0	0,00 %
Eslovenia ¹⁷	0	0,00 %
	875 126 899	100,00 %

¹⁷ 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 2007)

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 —¥9 427 585 ¥149 538 167	¥5 438 909 recuperados por vía de recurso.
Abordaje	Desconocida	Limpieza £363 550	
Hundimiento	10	Limpieza Relacionadas con la pesca Compensación ¥7 477 481 ¥2 710 854 <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	€58 865 (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 € 255 803 £14 250	El Fondo de 1971 entabló una acción de recurso contra el asegurador del propietario del buque y el Tribunal de Apelación de Guadalupe dictó sentencia a favor del Fondo por un total de € 289 483 más intereses y costas. Ahora el Fondo está solicitando una sentencia sumaria en Trinidad y Tabago para ejecutar la sentencia del Tribunal de Apelación.
Encalladura	Desconocida	Limpieza Relacionadas con la pesca Compensación ¥2 119 966 ¥4 024 863 ¥880 880 ¥7 025 709	
Abordaje	2 000	Compensación Llt 1 666 031 931	Los daños totales son inferiores a la responsabilidad del propietario del buque.

Ref	Buque	Fecha del siniestro	Lugar del siniestro	Estado de abanderamiento del buque	Arqueo bruto (AB)	Límite de responsabilidad del propietario del buque conforme al CRC de 1969
59	<i>Haven</i>	11.4.91	Génova, Italia	Chipre	109 977	LIt 23 950 220 000
60	<i>Kaiko Maru N°86</i>	12.4.91	Nomazaki, Japón	Japón	499	¥14 660 480
61	<i>Kumi Maru N°12</i>	27.12.91	Bahía de Tokio, Japón	Japón	113	¥3 058 560
62	<i>Fukkol Maru N°12</i>	9.6.92	Ishinomaki, Japón	Japón	94	¥2 198 400
63	<i>Aegean Sea</i>	3.12.92	La Coruña, España	Grecia	57 801	Pts 1 121 219 450
64	<i>Braer</i>	5.1.93	Shetland, Reino Unido	Liberia	44 989	£4 883 840
65	<i>Kihnu</i>	16.1.93	Tallinn, Estonia	Estonia	949	113 000 DEG (estimación)
66	<i>Sambo N°11</i>	12.4.93	Seúl, República de Corea	República de Corea	520	Won 77 786 224 (estimación)

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 concepto de indemnización. La última reclamación pendiente que era objeto de litigación ha sido retirada tras un acuerdo de transacción entre el demandante, el asegurador del propietario del buque y el Fondo de 1971. Conforme al acuerdo, el demandante ha pagado £75 000 al asegurador del propietario del buque y £20 000 al Fondo de 1971 en concepto de contribución a las costas contraídas respecto de la acción judicial.
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.

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
67	<i>Taiko Maru</i>	31.5.93	Shioyazaki, Japón	Japón	699	¥29 205 120
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	Mohamedia, Marruecos	-	-	-

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	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.
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 Relacionadas con la pesca Compensación Won 5 602 021 858 <u>Won 10 673 130 111</u> Won 16 275 151 969 Won 12 857 130	El asegurador del propietario del buque pagó Won 64 560 080.
Encalladura	200	Limpieza Relacionadas con la pesca (reclamadas) Otras pérdidas de ingresos (reclamadas) Daños morales (reclamadas) 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	El propietario del buque ha pagado Drs 356 204 011. Todas las reclamaciones presentadas contra el Fondo de 1971 en el marco del proceso de limitación quedan prescritas excepto dos: una reclamación del propietario del buque y su asegurador respecto al reembolso de todo pago en 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; y una reclamación de Drs 1 044 millones de un propietario de una piscifactoría.
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.

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
77	<i>Boyang N°51</i>	25.5.95	Sandbaeg Do, República de Corea	República de Corea	149	19 817 DEG
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)
86	<i>Sea Empress</i>	15.2.96	Milford Haven, Gales, Reino Unido	Liberia	77 356	£7 395 748

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	160		La reclamación por limpieza (Won 142 millones) prescribió al no entablarse la acción judicial necesaria.
Encalladura	1	Limpieza Won 43 517 127	
Encalladura	5 035	Limpieza Relacionadas con la pesca Relacionadas con el turismo Retirada de hidrocarburos Estudios ambientales Won 50 227 315 596 Limpieza Compensación ¥357 214 Won 7 410 928 540	El asegurador del propietario del buque pagó Won 18 308 275 906.
Abordaje	40	Limpieza Relacionadas con la pesca Relacionadas con el turismo 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 Compensación ¥9 634 576 Otros daños materiales Otras pérdidas de ingresos (acordadas) US\$3 103 US\$2 560 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 Relacionadas con la pesca Operación de retirada de hidrocarburos Won 27 177 996 729	
Choque contra defensa	1 800	Limpieza Relacionadas con la pesca 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.
Encalladura	72 360	Limpieza Otros daños materiales Relacionadas con la pesca Relacionadas con el turismo Otras pérdidas de ingresos £36 806 484 Compensación £1 835 035	El asegurador del propietario del buque pagó £7 395 748. El Fondo de 1971 recuperó £20 millones de la Autoridad Portuaria de Milford Haven 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
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	€ 576 100 (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
Mal manejo del suministro de hidrocarburos	0,3	Limpieza Compensación ¥1 981 403 <u>¥297 066</u> ¥2 278 469	¥1 197 267 recuperados por vía de recurso.
Mal manejo del suministro de hidrocarburos	30	Limpieza y daños materiales Relacionadas con la pesca Turismo Varios € 500 000 € 100 000 € 150 000 <u>€ 4 000</u> € 774 000	El asegurador del propietario del buque pagó todas las reclamaciones. Hay tres reclamaciones por un total de €3,4 millones pendientes en los tribunales. Estas reclamaciones proceden del Estado griego, de una piscifactoría y del propietario de un lugar de veraneo junto al mar.
Encalladura	28	Limpieza Salvamento Relacionadas con la pesca Pérdida de ingresos Transbordo de la carga Compensación Won 689 829 037 Won 20 376 927 Won 16 769 424 Won 6 161 710 Won 10 000 000 <u>Won 28 071 490</u> Won 771 208 588	El asegurador del propietario del buque pagó Won 690 millones.
Rotura	6 200	Limpieza Relacionadas con la pesca Relacionadas con el turismo Calzada ¥20 928 412 000 ¥1 769 172 000 ¥1 344 157 000 <u>¥2 048 152 000</u> ¥26 089 893 000	Todas las reclamaciones fueron liquidadas y pagadas. Se llegó a un acuerdo de liquidación global entre el propietario del buque/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.
Rebose durante operación de carga	0,6	Limpieza Compensación ¥7 673 830 <u>¥457 497</u> ¥8 131 327	El asegurador del propietario del buque pagó ¥1 710 173.
Encalladura	3 600	Limpieza Pérdida de ingresos Medidas preventivas Daños materiales y pérdida de ingresos Daños al medio ambiente (reclamadas) Pesca (reclamadas) US\$8 464 223 <u>US\$16 033 389</u> US\$24 397 612 Bs70 675 468 <u>Bs289 000 000</u> Bs350 075 468 US\$60 250 396 <u>US\$30 000 000</u> US\$90 250 396	El asegurador del propietario del buque pagó Bs 1 254 619 385 y US\$ 4 008 347.
Mal manejo del suministro de hidrocarburos	1	Limpieza Compensación ¥415 600 000 <u>¥ 865 406</u> ¥416 465 406	
Rebose durante operación de carga	124	Limpieza Compensación Won 418 000 000 <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	€7,3 millones
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 Relacionadas con la pesca Operación de retirada de hidrocarburos Limpieza Relacionadas con la pesca Compensación	Won 866 906 355 Won 68 795 729 <u>Won 6 738 565 917</u> Won 7 674 268 001 ¥669 252 879 <u>¥181 786 486</u> ¥851 039 365 Won 37 963 635	El Fondo de 1992 pagó ¥340 millones a los demandantes. Esta cuantía fue reembolsada posteriormente por el Fondo de 1971.
Rebose durante operación de carga	3,2	Relacionadas con la pesca (reclamadas)	US\$47 000 000	Las reclamaciones contra el Fondo de 1971 prescribieron.
Encalladura	1 500	Limpieza Relacionadas con la pesca Relacionadas con el turismo Otras pérdidas de ingresos Varios (acordadas)	¥1 100 000 000 ¥263 000 000 ¥23 000 000 ¥8 000 000 <u>¥22 000 000</u> ¥1 416 000 000	La cuantía total de las reclamaciones reconocidas no excedió de la responsabilidad del propietario del buque.
Choque con muelle	190	Limpieza Limpieza (reclamadas) Relacionadas con la pesca Otros daños materiales	€ 468 593 €75 684 €0 000 <u>€9 813</u> € 534 090	El asegurador del propietario del buque pagó € 558 406. Es prácticamente seguro que el total de las reclamaciones reconocidas será inferior a la responsabilidad del propietario del buque. Reclamaciones pendientes en el Tribunal.
Abordaje	29 000	<i>Singapur</i> Limpieza Otros daños materiales Otros daños materiales (reclamadas) <i>Malasia</i> Limpieza Relacionadas con la pesca <i>Indonesia</i> Limpieza (reclamadas) Daños al medio ambiente (reclamadas) Relacionadas con la pesca (reclamadas)	SS\$10 000 000 SS\$1 500 000 <u>SS\$67 000</u> SS\$11 567 000 RM1 424 000 <u>RM1 200 000</u> RM2 624 000 US\$152 000 US\$3 200 000 <u>US\$11 000</u> US\$3 363 000	Todas las reclamaciones liquidadas en Singapur y Malasia fueron pagadas por el propietario del buque. Todas las reclamaciones en Indonesia fueron rechazadas por el Tribunal de limitación en Singapur. Aunque quedan prescritas todas las reclamaciones futuras en virtud de los Convenios, el asegurador ha informado al Fondo de que no está dispuesto a retirar sus acciones contra el Fondo de 1971 en Malasia y Londres hasta que no haya tenido la oportunidad de determinar que no quedan reclamaciones pendientes contra el propietario del buque que puedan culminar en que el Fondo de 1971 tenga que pagar indemnización o resarcimiento.
Encalladura	15-20	Limpieza Relacionadas con la pesca	Won 189 214 535 <u>Won 82 818 635</u> Won 265 023 170	El propietario del buque ha pagado Won 26 622 030.
Hundimiento	4 000	Limpieza Relacionadas con la pesca	Dhr 6 345 655 <u>Dhr 1 597 963</u> Dhr 7 943 618	El Fondo de 1971 ha pagado todas las reclamaciones excepto una en la que el demandante todavía tiene que recibir el saldo pendiente de su reclamación (Dhr 66 069).

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 (estimación)	3 000 000 DEG
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 196.

Causa del siniestro	Cantidad de hidrocarburos derramados (toneladas)	Indemnización (cuantías pagadas por el Fondo de 1971, a menos que se indique lo contrario)	Notas
Ruptura de tubería de descarga	262	<i>Reclamaciones contra el propietario del buque pendientes en el tribunal:</i> Limpieza y daños al medio ambiente (reclamadas) 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 Dhr 6 400 000	Los Fondos han entablado una acción de recurso contra el propietario del buque reclamando el reembolso de Dhr 6,4 millones. 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 US\$8 400 000 US\$8 400 000 <i>Malasia</i> Limpieza RM1 300 000 Relacionadas con la pesca RM905 000 RM2 205 000 <i>Indonesia</i> Limpieza y pesca US\$2 800 000 US\$2 800 000	Todas las reclamaciones liquidadas han sido pagadas por el asegurador del propietario del buque.
Hundimiento	400	Limpieza Limpieza 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 Medidas preventivas Medidas preventivas /evaluación de los riesgos ambientales Compensación 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 del asegurador del propietario del buque. 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 2007)

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

- Limpieza
- Medidas preventivas
- Relacionados con la pesca
- Relacionados con el turismo
- 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 € 284 905	A consecuencia de transacciones judiciales, el propietario del buque pagó el 20% y el Fondo de 1992 el 80% de la cuantía evaluada definitiva.
Rotura	6 200	Limpieza Relacionadas con la pesca Relacionadas con el turismo Calzada ¥20 928 412 000 ¥1 769 172 000 ¥1 344 157 000 ¥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 Fondos mediante el cual el asegurador pagó ¥10 956 930 000 y los FIDAC 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 Relacionadas con la pesca Operación de extracción de hidrocarburos Limpieza Relacionadas con la pesca Won 866 906 355 Won 68 795 729 <u>Won 6 738 565 917</u> Won 7 674 268 001 ¥669 252 879 <u>¥181 786 486</u> ¥851 039 365	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 BD 21 168	El Fondo de 1992 no prosiguió acción de recurso contra el propietario del buque.
Hundimiento	Desconocida	Limpieza Limpieza US\$2 500 000 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	€12 843 484
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	€ 457 753	El Fondo de 1992 pagó € 457 753 al Gobierno francés para liquidar definitivamente todas las pérdidas resultantes del siniestro.
Rotura	14 000 (estimación)	Limpieza Relacionadas con la pesca Daños materiales Turismo Otras pérdidas de ingreso	€1 872 606 €0 728 911 € 554 705 €7 954 269 € 383 921 €29 494 412	El asegurador del propietario del buque efectuó pagos por €2,8 millones y el Fondo de 1992 por €16,7 millones. El Estado francés y Total S.A. han presentado nuevas reclamaciones por un total de €33,5 millones en el Tribunal, pero éstas sólo se proseguirán hasta el punto en que la otras reclamaciones se paguen íntegramente.
		Reclamaciones al Tribunal (pendientes)	€3 800 000	
Hundimiento	100-200	Limpieza/medidas preventivas	Dhr 6 400 000	Los Fondos de 1971 y de 1992 han contribuido cada uno con el 50% de las cuantías abonadas. Los Fondos han proseguido acción de recurso contra el propietario del buque.
Incendio	Desconocida	Limpieza (reclamadas)	€ 521 419	El Fondo de 1992 considera que el <i>Slops</i> no está comprendido dentro de la definición de 'buque'. El Tribunal Supremo griego estimó que <i>Slops</i> estaba comprendido en esa definición. Quedan pendientes tres reclamaciones de los contratistas de la limpieza.
Desconocida	Desconocida	Limpieza (acordadas)	€ 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. 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	US\$8 400 000	El asegurador del propietario del buque ha pagado todas las reclamaciones.
		<i>Malasia</i> Limpieza Relacionadas con la pesca	RM1 300 000 <u>RM905 000</u> RM2 205 000	
		<i>Indonesia</i> Limpieza y pesca	US\$2 800 000	
Abordaje	2 500	Limpieza Eliminación de hidrocarburos Daños materiales/pérdidas económicas	DKr65 900 000 DKr17 400 000 DKr1 600 000	El asegurador del propietario del buque pagó todas las reclamaciones. Es poco probable que el Fondo de 1992 tenga que efectuar pagos de indemnización.
		Relacionadas con la pesca Vigilancia del medio ambiente	DKr19 700 000 <u>DKr258 000</u> DKr104 858 000	

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
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	€2 777 986
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 Limpieza	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)	€40 000	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	£5 400	
Rotura	63 272 (estimación)	<i>España</i> Limpieza/medidas preventivas (reclamadas) Daños materiales (reclamadas) Pesca y maricultura (reclamadas) Turismo (reclamadas) Varios (reclamadas) <i>Francia</i> Limpieza (reclamadas) Daños materiales (reclamadas) Pesca y maricultura (reclamadas) Turismo (reclamadas) Varios (reclamadas) <i>Portugal</i> Limpieza (acordadas)	€16 657 879 € 066 103 €2 736 348 €88 303 € 761 785 €63 910 418 €7 965 808 €7 772 € 356 474 €25 268 942 € 029 820 €109 708 816 € 189 923 € 189 923	El propietario del buque ha depositado la cuantía de limitación (€2 777 986) en el Tribunal español competente. El Fondo de 1992 ha pagado €13 920 000 al Gobierno español y €03 942 a los demandantes de España, €4,85 millones a los demandantes de Francia y €28 448 al Gobierno portugués.
Hundimiento	Desconocida	<i>España</i> Medidas preventivas y retirada del pecio Limpieza <i>Gibraltar</i> Limpieza	€ 400 000 €28 000 € 028 000 £18 350	
Desconocida	Desconocida	Limpieza/medidas preventivas Pesca	US\$689 000 US\$542 000 US\$1 231 000	Todas las reclamaciones han sido pagadas por el Fondo de 1992.
Encalladura	35-40	Limpieza/medidas preventivas Pesca	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 Pesca Daños materiales	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)	US\$500 000	Ya que la cuantía total reclamada está muy por debajo de la cuantía de limitación aplicable al <i>Victoriya</i> en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, el Fondo de 1992 no tendrá 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
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>Nº11 Hae Woon</i>	22.7.04	Geoje, República de Corea	República de Corea	110	4 510 000 DEG
29	<i>Nº7 Kwang Min</i>	24.11.05	Busan, República de Corea	República de Corea	161	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
32	<i>Volgoneft 139</i>	11.11.07	Estrecho de Kerch, entre la Federación de Rusia y Ucrania	Federación de Rusia	3 463	4 510 000 DEG
33	<i>Hebei Spirit</i>	7.12.07	A la altura de Taean, República de Corea	China (Región Administrativa Especial de Hong Kong)	146 848	89 770 000 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	300	Limpieza/medidas preventivas Daños materiales/pérdidas económicas <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 Pesca <u>Won 407 000 000</u> Won 3 328 000 000	
Abordaje	700	Limpieza/medidas preventivas Pesca Estudios posteriores al derrame Pérdidas económicas <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 <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 Relacionadas con la pesca Turismo <u>Won 3 100 000</u> Won 2 012 100 000 Relacionadas con la pesca (reclamadas) Won 142 389 610	El Fondo de 1992 ha entablado acción de recurso contra los dos buques que abordaron.
Hundimiento	2 072 (estimación)	Limpieza/medidas preventivas Daños materiales Relacionadas con la pesca Relacionadas con el turismo Varios PHP725 368 765 PHP2 193 561 PHP175 449 582 PHP2 261 414 <u>PHP2 846 881</u> PHP908 120 203	Quedan pendientes más reclamaciones pero como muchos demandantes no indicaron la cuantía reclamada, no es posible estimar la cuantía total reclamada. En aplicación del STOPIA 2006, el Fondo de 1992 recibe reembolsos periódicos del asegurador del propietario del buque de hasta 20 millones de DEG (£15,8 millones) (véase sección 10).
Abordaje	60	Limpieza (acordadas) Relacionadas con la pesca (acordadas) <u>¥270 500 000</u> ¥879 196 701 Limpieza (reclamadas) Daños materiales (reclamadas) ¥11 793 845 <u>¥13 536 861</u> ¥25 330 706	El buque no está inscrito en el STOPIA 2006. Por consiguiente, el Fondo de 1992 tendrá que pagar las cuantías que excedan el límite CRC de 1992.
Rotura	1 000 - 2 000 (estimación)		Se esperan reclamaciones.
Abordaje	9 400		Se esperan reclamaciones por cuantías importantes por los costes de limpieza y por pérdidas en los sectores de pesca y turismo.

Notas a los Anexos XXII y XXIII

- 1 Las cuantías se presentan en monedas nacionales. Los tipos de conversión pertinentes al 31 de diciembre de 2007 son los siguientes:

£1 =

Bolívar venezolano	Bs	4274,42	Dólar de los Estados Unidos	US\$	1,9906
Corona de Dinamarca	DKr	10,1522	Dólar de Singapur	S\$	2,8654
Corona estonia	EEK	21,3029	Euro	€	1,3615
Corona sueca	SEK	12,8656	Peso filipino	PHP	82,162
Dinar de Argelia	Din	133,161	Ringgit malasio	RM	6,583
Dinar de Bahrein	BD	0,7485	Rublo ruso	Rbbls	48,8468
Dirham de EAU	Dhr	7,3107	Rupia indonesia	Rp	18696,7
Dirham marroquí	Dhr MA	15,46	Won de la República de Corea	Won	1863,3
Dólar de Canadá	Can\$	1,9646	Yen japonés	¥	222,38

£1 = 1,2678 DEG o 1 DEG = £0,7888

- 2 Las siguientes monedas fueron remplazadas por el euro el 1 de enero de 2002 con los siguientes tipos de conversión. Se determinan también los valores relativos a la libra esterlina al 31 de diciembre de 2007.

		€=	£1=
Dracma griega	Drs	340,75	463,9311
Franco francés	FFr	6,5595	8,9309
Lira italiana	LIt	1936,27	2636,2316
Marco alemán	DM	1,9558	2,6628
Marco finlandés	FM	5,9457	8,0951
Peseta española	Pts	166,386	226,5345

- 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