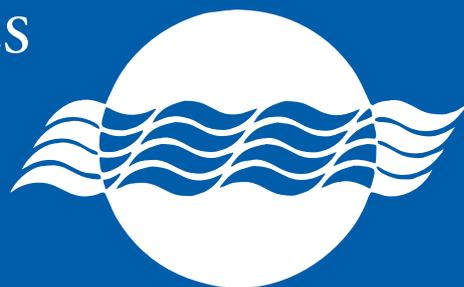


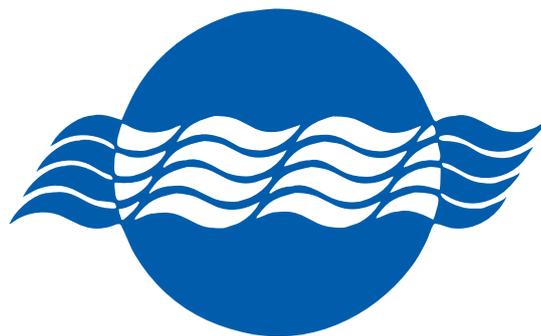
Informe Anual 2008



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 2008**



Fotografía de la portada:
Hebei Spirit: Trabajadores voluntarios de limpieza reuniéndose en la playa

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	páginas 55, 126, 131
Carlos G. Cuesta y Asociados, SL	página 100
General Marine Surveyors & Co. Ltd.	página 115
Gobierno de Monaco	página 46
Gobierno de la Federación de Rusia	página 121
IOPC Funds	portada
ITOPF	páginas 78, 106, 112, 133
Panoptica	páginas 3, 9, 14, 24, 25, 26, 28, 31, 45

Mapas de:

ITOPF/Impact	páginas 110, 117
--------------	------------------

Gráficos de:

FIDAC/Impact	páginas 16, 20, 37, 38, 41, 49
--------------	--------------------------------

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

PRÓLOGO

Como Director de los Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos (FIDAC), me complace presentar el Informe Anual para el año 2008.

Durante 2008, los FIDAC celebraron su 30 aniversario, puesto que el Fondo de 1971 fue creado en 1978. Desde entonces el sistema ha crecido considerablemente: cuando fue creado el Fondo de 1971 sólo tenía 14 Estados Miembros mientras que 103 Estados habían ratificado el Convenio del Fondo de 1992 al terminar 2008. Durante estos 30 años, los Fondos han superado numerosos retos, y estoy seguro de que nos esperan muchos más.

Uno de los principales retos que ha tenido que afrontar la Secretaría de los Fondos en años recientes es la creciente complejidad de los siniestros y simplemente el número de las distintas reclamaciones que ha habido que tramitar. Por suerte, no ha habido nuevos siniestros importantes durante 2008 pero el siniestro del *Hebei Spirit* en particular, que ocurrió en diciembre de 2007, está generando un enorme número de reclamaciones. Mientras que el siniestro del *Erika* dio como resultado unas siete mil reclamaciones y el siniestro del *Solar 1* unas treinta y dos mil reclamaciones, el del *Hebei Spirit* se espera que dé lugar a más de cien mil. Con tales cifras, es esencial el empleo de la tecnología moderna y por consiguiente los Fondos han acelerado la implementación de su nuevo sistema de vanguardia de gestión de reclamaciones basado en la web, que facilita considerablemente el proceso de tramitación de reclamaciones.

La implementación del Convenio SNP también avanzó un paso durante 2008 gracias a la elaboración exitosa por el Grupo de enfoque SNP de un proyecto de Protocolo diseñado para facilitar la rápida entrada en vigor del Convenio SNP. El proyecto de Protocolo fue aprobado por la Asamblea del Fondo de 1992 en junio y luego examinado por el Comité Jurídico de la Organización Marítima Internacional (OMI) en octubre. En noviembre, el Consejo de la OMI refrendó en principio la recomendación del Comité de que una Conferencia Diplomática



Willem Oosterveen

para examinar el Protocolo se celebre lo antes posible en 2010 y espero que, como consecuencia de ello, el Convenio entre en vigor en los próximos años.

Quisiera aprovechar esta oportunidad para agradecer al Gobierno de Mónaco su generosidad al acoger las reuniones de los Fondos de marzo de 2008, y al Gobierno del Reino Unido su continuo apoyo como gobierno anfitrión.

Por último, pero no menos importante, quisiera agradecer a todo mi personal su dedicación a los Fondos en 2008.

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 1992 19
3.2	Fondo de 1971 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 21
4.3	Sitio web 22
4.4	Servidor de documentos 22
4.5	Base de datos del Acta de Decisiones 22
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	Cuestiones claves debatidas y conclusiones alcanzadas en las cinco reuniones del Grupo de Trabajo 30
7.3	Informe para la Asamblea 32
8	Administración de los FIDAC 33
8.1	Secretaría 33
8.2	Gestión de riesgos 33
8.3	Estados financieros de 2007 33
8.4	Estados financieros de 2008 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	Recaudaciones de contribuciones/reembolsos 39
9.3	Contribuciones al correr de los años 41

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	Siniestros a los que se aplica el STOPIA 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	El Grupo de Enfoque SNP	45
11.4	Examen por el Comité Jurídico de la OMI	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 FIDAC en 2008	55
14	Siniestros del Fondo de 1971	56
14.1	<i>Vistabella</i>	56
14.2	<i>Aegean Sea</i>	57
14.3	<i>Iliad</i>	59
14.4	<i>Kriti Sea</i>	60
14.5	<i>Nissos Amorgos</i>	61
14.6	<i>Plate Princess</i>	66
14.7	<i>Katja</i>	70
14.8	<i>Evoikos</i>	70
14.9	<i>Pontoon 300</i>	71
14.10	<i>Al Jaziah 1</i>	72
14.11	<i>Alambra</i>	74
15	Siniestros del Fondo de 1992	77
15.1	<i>Erika</i>	77
15.2	<i>Al Jaziah 1</i>	90
15.3	<i>Slops</i>	90
15.4	<i>Prestige</i>	95
15.5	<i>Nº7 Kwang Min</i>	107
15.6	<i>Solar 1</i>	109
15.7	<i>Shosei Maru</i>	114
15.8	<i>Volgoneft 139</i>	116
15.9	<i>Hebei Spirit</i>	125
15.10	Siniestro en Argentina	132

ANEXOS

I	Estructura de los FIDAC	139
II	Nota sobre los estados financieros publicados de los FIDAC en 2007	142
III	Fondo de 1971: Informe del Auditor externo	143
IV	Fondo de 1971: Dictamen del Auditor externo	150
V	Fondo de 1971: Cuenta de ingresos y gastos - Fondo General	151
VI	Fondo de 1971: Cuenta de ingresos y gastos - Fondos de Reclamaciones Importantes	152
VII	Fondo de 1971: Balance General	154
VIII	Fondo de 1971: Estado del flujo de efectivo	156
IX	Fondo de 1992: Informe del Auditor externo	157
X	Fondo de 1992: Dictamen del Auditor externo	167
XI	Fondo de 1992: Cuenta de ingresos y gastos - Fondo General	168
XII	Fondo de 1992: Cuenta de ingresos y gastos - Fondos de Reclamaciones Importantes	169
XIII	Fondo de 1992: Balance General	170
XIV	Fondo de 1992: Estado del flujo de efectivo	172
XV	Fondo Complementario: Dictamen del Auditor externo	173
XVI	Fondo Complementario: Cuenta de ingresos y gastos - Fondo General	174
XVII	Fondo Complementario: Balance General	175
XVIII	Fondo Complementario: Estado del flujo de efectivo	176
XIX	Fondo de 1971: Cifras financieras clave correspondientes a 2008	177
XX	Fondo de 1992: Cifras financieras clave correspondientes a 2008	178
XXI	Fondo Complementario: Cifras financieras clave correspondientes a 2008	179
XXII	Fondo de 1992: Hidrocarburos sujetos a contribución recibidos en el año civil de 2007 en los territorios de Estados que eran Miembros del Fondo de 1992 al 31 de diciembre de 2008	180
XXIII	Fondo Complementario: Hidrocarburos sujetos a contribución recibidos en el año civil de 2007 en los territorios de Estados que eran Miembros del Fondo Complementario al 31 de diciembre de 2008	181
XXIV	Fondo de 1971: Resumen de siniestros	182
XXV	Fondo de 1992: Resumen de siniestros	204

PREFACIO

Desearía comenzar agradeciendo al Gobierno de Mónaco su generosidad al acoger la reunión de marzo de los FIDAC: estoy seguro de que muchos delegados que asistieron a la reunión la recordarán con sumo gusto.

La reunión de Mónaco incluyó la primera sesión del Grupo de enfoque SNP, que fue creado por la Asamblea del Fondo de 1992 en 2007 para facilitar la rápida entrada en vigor del Convenio SNP. El Grupo de enfoque trabajó muy rápidamente, con el apoyo competente de la Secretaría, y espero sinceramente que el consiguiente Protocolo sea ratificado rápidamente por muchos Estados, de modo que las víctimas de los derrames de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas se puedan beneficiar de un sistema internacional de indemnización del mismo modo que las víctimas de los derrames de hidrocarburos procedentes de petroleros.

2008 fue un año con una serie de aniversarios, sesenta y cuarenta años respectivamente desde la creación de la Organización Marítima Internacional (OMI) y la International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF), los principales asesores técnicos de los Fondos. Señaló también el 30 aniversario de los FIDAC. Felicito a los Fondos por alcanzar este hito significativo. Tengo plena confianza en que el sistema continuará desarrollándose y creciendo, sirviendo a las necesidades de los demandantes, los gobiernos y el sector, y espero sinceramente que, en el próximo aniversario importante, haya entrado en vigor por fin el Convenio SNP y que podamos acoger al SNP en la familia del Fondo.

La crisis financiera internacional que se desarrolló durante los últimos meses de 2008 ha causado graves problemas para muchas organizaciones. Tenemos la gran suerte de que, bajo la excelente guía del Director, asistido como siempre por la sólida asesoría del Órgano de Auditoría y del Órgano Asesor de Inversiones, los Fondos hayan capeado el temporal hasta ahora sin pérdidas de inversiones. Los Fondos son elogiados regularmente por los auditores por su enfoque



Jerry Rysanek

anticipativo en la buena gobernanza y este es un claro ejemplo de los beneficios derivados.

Tenemos suerte de que no haya habido nuevos siniestros importantes durante los últimos 12 meses puesto que los siniestros del *Hebei Spirit* y el *Volgoneft 139* aumentaron considerablemente el volumen de trabajo de la Secretaría durante 2008. En nombre de los Estados Miembros, desearía dar las gracias al Director y su personal por todos sus esfuerzos en nuestro nombre. También quisiera dar las gracias a todos aquellos que han presidido las reuniones de los FIDAC durante 2008: Capitán David Bruce (Islas Marshall), Sr. John Gillies (Australia), Contralmirante Giancarlo Olimbo (Italia), Sra. Birgit Sølling Olsen (Dinamarca) y Sr. Alfred Popp QC (Canadá).

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 y por consiguiente en esa fecha, el Fondo internacional de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos, 1992 (Fondo de 1992) fue creado. 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), creado por el Protocolo relativo al Convenio del Fondo de 1992 que se adoptó en 2003 y 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 disolverse 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 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 £63,4 millones o US\$92,4 millones)¹. La cuantía máxima de indemnización pagadera por el Fondo de 1992 por cualquier siniestro es de 203 millones de DEG (unos £214,5 millones o US\$312,7 millones) respecto a los siniestros ocurridos a partir del 1 de noviembre de 2003 inclusive. Para los siniestros que ocurrieran antes de esa fecha, la cuantía máxima pagadera es de 135 millones de DEG (unos £142,6 millones o US\$208 millones). Para cada Fondo estas

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 2008 (en ese día 1 DEG = £1,056 570 o US\$1,540 270), 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.

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 (£792,4 millones o US\$1 155 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.



Personal de la Secretaría común

2 EL MARCO JURÍDICO

Ámbito de aplicación

El Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, el Convenio del Fondo de 1992 y el Protocolo relativo al Fondo Complementario 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) o de la zona económica exclusiva (ZEE) o zona equivalente de un Estado Parte al instrumento de tratado respectivo. En virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 y el Convenio del Fondo de 1971, sin embargo, el ámbito de aplicación geográfico se limita al territorio (incluido el mar territorial).

Los ‘daños ocasionados por contaminación’ se definen en los Convenios de 1992 y el Protocolo relativo al Fondo Complementario como las pérdidas o daños causados por contaminación, con la añadidura 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’ se definen en los Convenios de 1969 y de 1971 como las pérdidas o daños causados por contaminación, pero el Fondo de 1971 ha interpretado constantemente esto para incluir la aclaración posteriormente estipulada en el texto de los Convenios de 1992. Los ‘daños ocasionados por contaminación’ incluyen, en todos estos Convenios, los costes de medidas preventivas razonables, es decir, medidas para prevenir o reducir al mínimo los daños debidos a la contaminación.

Conforme a los Convenios de 1992 y al Protocolo relativo al Fondo Complementario, los gastos

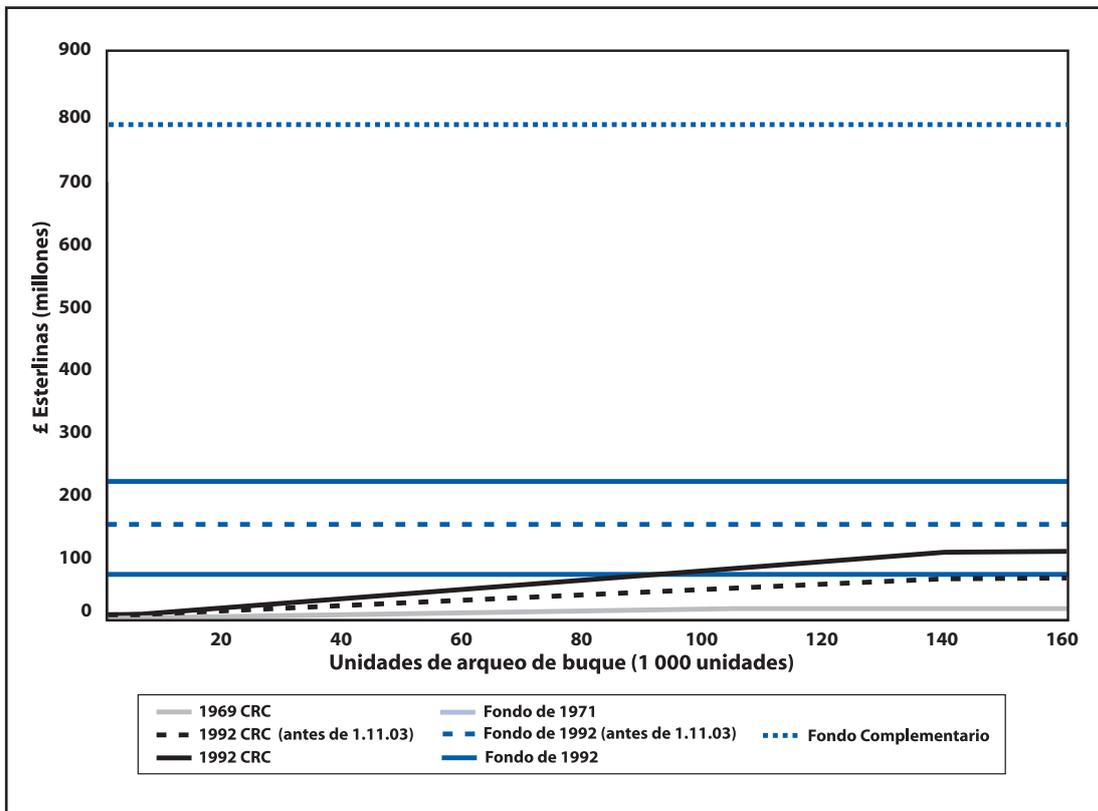
contraídos en concepto de medidas preventivas son recuperables incluso cuando no ocurre un derrame de hidrocarburos, siempre que exista una amenaza grave e inminente de daños ocasionados por contaminación. Los Convenios de 1969 y 1971, sin embargo, se aplican sólo a los daños causados o a las medidas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

Los Convenios de 1992 y el Protocolo relativo al Fondo Complementario se aplican 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. 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; los derrames procedentes de petroleros durante viajes en lastre no están cubiertos por estos Convenios. Ninguno de estos instrumentos de tratado mencionados arriba se aplica 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 (£3,2 millones o US\$4,6 millones)	4 510 000 DEG (£4,8 millones o US\$6,9 millones)
Buque comprendido entre 5 000 y 140 000 unidades de arqueo bruto	3 000 000 DEG (£3,1 millones o US\$4,6 millones) más 420 DEG (£444 o US\$647) por cada unidad adicional de arqueo	4 510 000 DEG (£4,8 millones o US\$6,9 millones) más 631 DEG (£667 o US\$972) por cada unidad adicional de arqueo
Buque de arqueo bruto igual o superior a 140 000 unidades	59 700 000 DEG (£63,1 millones o US\$9,2 millones)	89 770 000 DEG (£94,9 millones o US\$138,3 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.

Los límites originales en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, que eran considerablemente más elevados que en virtud del Convenio de 1969, se incrementaron en un 50,73% para siniestros ocurridos a partir del 1 de noviembre de 2003 inclusive. Estos incrementos fueron decididos por el Comité

Jurídico de la Organización Marítima Internacional (OMI) mediante un procedimiento especial estipulado en los Convenios de 1992 (el 'procedimiento de enmienda tácita'). Los límites en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 figuran en el cuadro de la página 15.

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) (£141 or US\$205) por tonelada del arqueado del buque o 14 millones de DEG (£14,8 millones o US\$21,6 millones), si esta última cuantía es inferior.

En virtud del Convenio del Fondo de 1971, el Fondo de 1971 también indemnizó, bajo ciertas condiciones, al propietario del buque por parte de su responsabilidad en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969.

En virtud del Convenio de 1992, 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. Sin embargo, 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'.

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, en principio, 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 1992 prohíbe las reclamaciones contra los empleados o agentes del propietario del buque, 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. El Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 sólo prohíbe las reclamaciones contra los empleados o agentes del propietario del buque. 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 válidas.

La indemnización máxima pagadera por el Fondo de 1992 respecto a siniestros es de 203 millones de DEG (aproximadamente £214,5 millones o US\$312,7 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 £142,6 millones o US\$208 millones). En cuanto al Fondo de 1971, la cuantía máxima pagadera respecto a un siniestro es de 60 millones de DEG (unos £63,4 millones o US\$92,4 millones), sin tener en cuenta el tamaño del buque involucrado. Estas 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 a la cuantía conforme al Convenio del Fondo de 1992, 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 (£792,4 millones o US\$1 155 millones), incluida la cuantía a pagar conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y a los Convenios del Fondo.

El gráfico de la página 16 muestra los límites estipulados respecto a los Convenios de

Responsabilidad Civil y del Fondo y del Protocolo relativo al Fondo Complementario.

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, contra el Fondo pertinente 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 sentencias

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 donde se dicta la sentencia, 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 1992

El Convenio del Fondo de 1992 entró en vigor el 30 de mayo de 1996 para nueve Estados. A finales de 2008, 102 Estados eran Miembros del Fondo de 1992 y un Estado más se había adherido al Convenio del Fondo de 1992 y pasará a ser Miembro del Fondo de 1992 durante 2009. La lista de Estados que se han adherido al Convenio del Fondo de 1992 figura debajo.

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

3.2 Fondo de 1971

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

De los 23 Estados que eran Miembros del Fondo de 1971 el 24 de mayo de 2002, 16 se han adherido al Convenio del Fondo de 1992.

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

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

1 ESTADO HA DEPOSITADO UN INSTRUMENTO DE ADHESIÓN PARA EL QUE EL CONVENIO DEL FONDO DE 1992 NO ENTRA EN VIGOR HASTA LA FECHA INDICADA

República Islámica del Irán 5 de noviembre de 2009

Sin embargo, siete de estos Estados no lo han hecho aun, a saber Benin, Côte d'Ivoire, Gambia, Guyana, Kuwait, Mauritania y la República Árabe Siria. Indonesia, que antes había denunciado el Convenio del Fondo de 1971, no ha llegado tampoco a ser Miembro del Fondo de 1992. Se espera que estos Estados ratifiquen el Convenio del Fondo de 1992 en un futuro cercano.

3.3 Fondo Complementario

Al final de 2008, 21 Estados se habían convertido

en Miembros del Fondo Complementario. Dos Estados se han adherido al Protocolo relativo al Fondo Complementario y llegarán a ser Miembros en enero y en marzo de 2009 respectivamente, como se indica a debajo.

3.4 Evolución a través de los años

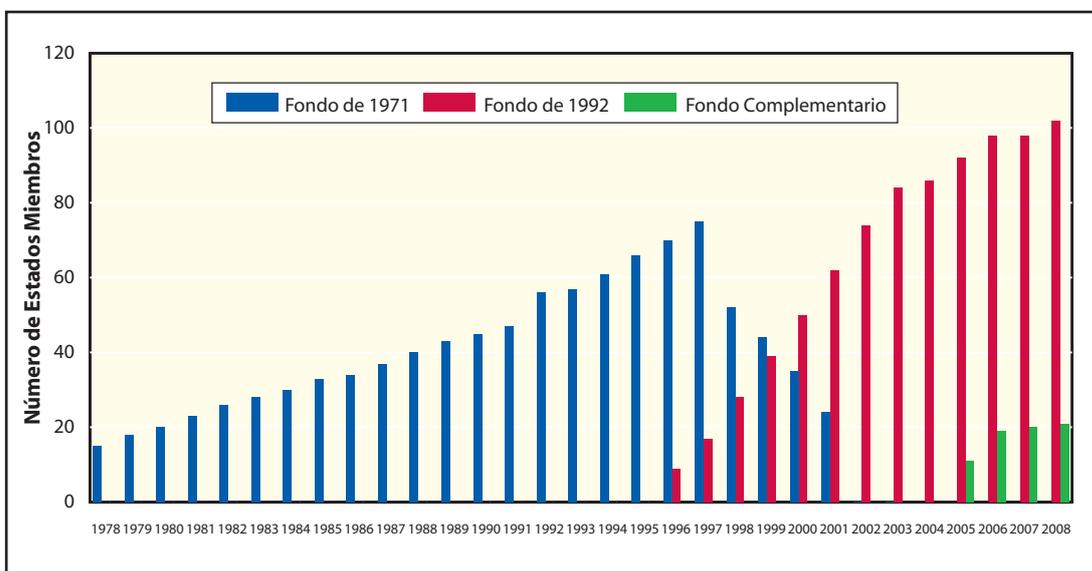
El gráfico de esta página representa la evolución con respecto al número de Estados Miembros de los Fondos de 1971, de 1992 y del Fondo Complementario a través de los años.

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

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

2 ESTADOS QUE HAN DEPOSITADO UN INSTRUMENTO DE ADHESIÓN, PERO PARA LOS QUE EL PROTOCOLO NO ENTRA EN VIGOR HASTA LA FECHA INDICADA

Estonia 14 de enero de 2009
 Polonia 9 de marzo de 2009



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 del Fondo Complementario. 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, se celebraron conversaciones con funcionarios gubernamentales de varios Estados Miembros sobre cuestiones relativas al régimen internacional de indemnización.

Asimismo, el Director y otros miembros de la Secretaría participaron en seminarios y conferencias en varios países, y dictaron conferencias sobre responsabilidad e indemnización de los daños debidos a la contaminación por hidrocarburos y acerca del funcionamiento de los FIDAC. El módulo de instrucción sobre la presentación de reclamaciones de indemnización, elaborado por la Secretaría, se utilizó en un cursillo celebrado en Madagascar.

Como en años anteriores, el personal de los FIDAC dictó conferencias a estudiantes en el Instituto de Derecho Marítimo Internacional de la OMI en Malta (IMLI) y a estudiantes del Instituto de Derecho Marítimo de la Universidad de Southampton (Reino Unido), brindando la oportunidad de difundir información acerca del régimen internacional de indemnización a estudiantes que en su día regresan a sus administraciones por todo el mundo. Asimismo, estudiantes de varias universidades europeas y becarios del programa de creación de capacidad y formación sobre resolución de controversias del Tribunal Internacional del Derecho del Mar

visitaron la oficina de los FIDAC en Londres para asistir a presentaciones sobre el régimen internacional de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos.

El Director y otros miembros de la Secretaría se reunieron con representantes gubernamentales de varios Estados durante las reuniones celebradas en la OMI, las cuales brindaron la posibilidad de promover el régimen internacional de indemnización.

Tal como le solicitara la Asamblea del Fondo de 1992, los FIDAC han asignado 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).

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 ningún Convenio del Fondo. A fines de 2008, los Estados no Miembros que se indican en el cuadro abajo gozaban del rango de observador ante el Fondo de 1992 (se indican con asterisco los antiguos Estados Miembros del Fondo de 1971).

4.2 Relaciones con organizaciones internacionales y órganos interesados

Los FIDAC cooperan estrechamente con numerosas organizaciones intergubernamentales, y no gubernamentales internacionales, así como con órganos creados por intereses privados que intervienen en el transporte marítimo de hidrocarburos.

ESTADOS NO MIEMBROS CON RANGO DE OBSERVADOR

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

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 2008, 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 el Fondo.

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 (CRPM)
- Consejo Europeo de la Industria Química (CEFIC)
- Federación de Asociaciones Europeas de Almacenamiento de Tanques (FETSA)
- Foro Marítimo Internacional de Compañías Petroleras (OCIMF)

- Grupo Internacional de Importadores de Gas Natural Licuado (GIIGNL)
- International Association of Classification Societies Limited (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 los Recursos Naturales (IUCN)

4.3 Sitio web

Los FIDAC tienen un sitio web trilingüe (www.iopcfund.org) que contiene información en español, francés e inglés sobre las Organizaciones y sus actividades y un sitio web dedicado al Convenio SNP (<http://www.hnsconvention.org>). Durante 2008, 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.

Durante 2008 se tuvo que dar baja prioridad al futuro desarrollo del sitio web debido a la falta de personal; no obstante, para 2009 se proyecta una importante actualización que permita seguir proporcionando información y servicios adecuados a los interesados directos, en un formato de fácil uso y empleando nuevas tecnologías cuando corresponda.

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.

4.5 Base de datos del Acta 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 enlazado a los párrafos pertinentes en los documentos originales relativos a dicha decisión. Se ha concluido la categorización de todas las decisiones y otra información pertinente, tal como las sentencias judiciales. El Sr. Måns Jacobsson, Director anterior de los FIDAC, ha estado comprobando la exactitud

e integridad de las entradas y referencias, y corrigiendo el texto cuando corresponda. Una vez que culmine su labor, se elaborará una interfaz de base de datos, a fin de que ésta sea accesible en línea. La base de datos será actualizada por la Secretaría después de cada sesión de los órganos rectores.

5 ÓRGANOS RECTORES DE LOS FIDAC

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 que utilizó como modelo las reglas adoptadas en 1998 para la Asamblea del Fondo de 1971 (véase abajo). El requisito de quórum para este Consejo Administrativo se fijó en 25 Estados Miembros.

La Asamblea del Fondo de 1992 tenía previsto celebrar una sesión extraordinaria para tratar de una serie de cuestiones administrativas los días 24-27 de junio de 2008. Como no consiguió alcanzar el quórum necesario, el Consejo Administrativo del Fondo de 1992 se ocupó entonces de los temas del orden del día de la Asamblea. La sesión ordinaria de otoño de la Asamblea del Fondo de 1992 se celebró los días 13-17 de octubre de 2008. Las dos sesiones se celebraron bajo la presidencia del Sr. Jerry Rysanek (Canadá).



John Gillies

El Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 celebró cuatro sesiones en 2008. Por amable invitación del Gobierno del Principado de Mónaco, la sesión de marzo de 2008 del Comité Ejecutivo, así como las reuniones cuarta y quinta de los Grupos de Trabajo intersesiones del Fondo de 1992, se celebraron en el Complejo Deportivo de Monte Carlo, Mónaco. Se celebraron otras sesiones del Comité Ejecutivo en junio y octubre. Las tres primeras sesiones del Comité Ejecutivo fueron presididas por el Sr. John Gillies (Australia) y la cuarta sesión, que también se celebró en octubre de 2008, fue presidida por el Sr. Daniel Kjellgren (Suecia). 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.

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 su sesión ordinaria en octubre de 2008 y eligió Presidente al Capitán David J.F. Bruce (Islas Marshall). Tomó nota de que la anterior Presidenta, Sra. Teresa Martins de Oliveira (Portugal) tuvo que dejar de ser Presidenta y representante de la delegación portuguesa al tomar posesión de un nuevo cargo, y expresó aprecio por su participación en los trabajos de los FIDAC y por presidir el Consejo Administrativo del Fondo de 1971. Las principales decisiones adoptadas por el Consejo 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 contaminación que afectan a dicho 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 del 13-17 de octubre de 2008 que fue presidida por el Contraalmirante Giancarlo Olimbo (Italia).

En sus sesiones de 2008 los órganos rectores trataron de las siguientes cuestiones principales:

Decisiones relativas a las tres Organizaciones

Octubre de 2008

- Los órganos rectores tomaron nota de que el Convenio del Fondo de 1971 había entrado en vigor el 16 de octubre de 1978 y que, en esa misma fecha de 2008 los FIDAC habrían operado durante 30 años. Se celebró una recepción especial para conmemorar la ocasión en la OMI el 14 de octubre de 2008.
- Los órganos rectores tomaron nota con aprecio de los Informes y dictámenes del Auditor externo sobre los estados financieros del Fondo de 1971, del Fondo de 1992 y del Fondo Complementario y de que el Auditor externo había emitido un dictamen de auditoría sin reservas sobre los estados financieros de 2007, tras un riguroso examen de las operaciones financieras y cuentas, de conformidad con las normas de auditoría aplicables y las prácticas recomendadas. Los órganos rectores tomaron nota además de que el dictamen de auditoría sin reservas era una confirmación de que los controles financieros internos de las Organizaciones habían sido eficaces. Los órganos rectores de los tres Fondos aprobaron las cuentas de los tres Fondos para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2007 (véase la sección 8.3) recomendadas por el Órgano de Auditoría común de las Organizaciones.
- Los órganos rectores decidieron adoptar la Composición y Mandato revisados del Órgano de Auditoría común que tuvo en cuenta, en particular, la inclusión de la



Capitán David Bruce

organización del proceso para la selección del Auditor externo.

- Los órganos rectores aprobaron la adopción, en principio, de las Normas Internacionales de Contabilidad del Sector Público por los FIDAC a partir del ejercicio económico de 2010 y tomaron nota del calendario provisional propuesto para su implementación.
- 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. Las personas siguientes fueron elegidas miembros del Órgano de Auditoría común para un mandato de tres años: Sr. Emile di Sanza (Canadá), Sr. Thomas Johansson (Suecia), Sr. Mendim Me Nko'o (Camerún), Profesor Seiichi Ochiai (Japón), Sr. Wayne Stuart (Canadá (Presidente)) y Sr. John Wren (Reino Unido). El Sr. Nigel Macdonald (Reino Unido) fue reelegido para el Órgano de Auditoría común como 'experto externo' que no guarda relación con las Organizaciones por un último mandato de tres años. Los órganos rectores expresaron su gratitud al Sr. Charles Coppolani (Francia), Sr. Maurice Jaques (Canadá), Dr. Reinhard Renger (Alemania) y Profesor Hisashi Tanikawa (Japón), los miembros salientes, por su valiosa contribución a la labor del Órgano de Auditoría.



Contraalmirante Giancarlo Olimbo

- Los órganos rectores volvieron a nombrar al Sr. David Jude, Sr. Brian Turner y Sr. Simon Whitney-Long miembros del Órgano Asesor de Inversiones común por un plazo de tres años.

Decisiones relativas solamente al Fondo de 1992 y al Fondo Complementario

Octubre de 2008

- Como solicitara la Asamblea del Fondo Complementario, la Asamblea del Fondo de 1992 decidió que su Comisión de Verificación de Poderes examinaría también los poderes de los Estados Miembros del Fondo Complementario.

Decisiones relativas solamente al Fondo de 1992

Junio de 2008

- El Consejo Administrativo, en nombre de la Asamblea del Fondo de 1992, decidió que las 'Orientaciones para los demandantes en el sector de la pesca de subsistencia', preparadas sobre la base de las 'Orientaciones técnicas para los expertos para evaluar las reclamaciones en el sector de la pesca', se publicasen como documento del Fondo.
- El Consejo Administrativo decidió conceder a Ucrania la categoría de observador con carácter permanente.

- El Consejo Administrativo decidió recaudar contribuciones, de £50 millones, para el Fondo de Reclamaciones Importantes del *Hebei Spirit*, pagaderas el 1 de noviembre de 2008.
- El Consejo Administrativo tomó nota de que el Convenio sobre combustible de los buques entraría en vigor en noviembre de 2008 y que, tras la entrada en vigor del Convenio sobre combustible de los buques, todo buque matriculado en un Estado Parte, que entre o salga de un puerto situado en el territorio de un Estado Parte y cuyo arqueo bruto (AB) sea superior a 1 000, tendrá obligación de mantener un seguro u otra garantía financiera de conformidad con lo dispuesto en el Convenio y de obtener un certificado que expedirá el Estado Parte, atestiguando que dicho seguro o garantía financiera está vigente.

Octubre de 2008

- La Asamblea eligió a los siguientes delegados para que ocupen cargos hasta la próxima sesión ordinaria de la Asamblea:
 Presidente: Sr. Jerry Rysanek (Canadá)
 Primer Vicepresidente: Sr. Edward K. Tawiah (Ghana)
 Segundo Vicepresidente: Sr. Ichiro Shimizu (Japón)
- La Asamblea decidió que la posibilidad de incluir los Convenios de 1992 en el Plan de Auditoría Voluntaria de la OMI siguiera siendo parte de la continua comunicación de la Secretaría con la OMI, con vistas a explorar a intervalos regulares si podría ser útil incorporar en ese Plan los Convenios de 1992 y en qué momento en el futuro.
- La Asamblea decidió encargar al Órgano de Auditoría que examinara la cuestión de las contribuciones pendientes y presentara propuestas destinadas a asegurar el pago puntual de las mismas.
- La Asamblea decidió adoptar una nueva política de aplazar el pago de las indemnizaciones en Estados con informes de hidrocarburos pendientes a fin de abordar su preocupación muy grave respecto al número de Estados Miembros que no habían cumplido sus obligaciones de presentar informes de hidrocarburos, ya que la presentación de estos informes

era crucial para el funcionamiento de los FIDAC:

Cuando un Estado se haya atrasado en la presentación de dos o más de sus informes sobre hidrocarburos, toda reclamación que presente la administración de dicho Estado o una autoridad pública que trabaje directamente en las operaciones de lucha y recuperación del siniestro de contaminación en nombre de dicho Estado, será objeto de evaluación a efectos de admisibilidad, quedando aplazado su pago hasta tanto se subsane la deficiencia de notificación.

- La Asamblea encargó al Director que preparase una circular con la decisión de política, junto con información de fondo apropiada, y la distribuyese entre todos los Estados Miembros y que pusiese la política en conocimiento de los Estados Miembros por cualquier otro medio apropiado.
- La Asamblea eligió a los siguientes Estados como miembros del Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 con mandato hasta la clausura de la próxima sesión ordinaria de la Asamblea:

Canadá	Italia
China (Región Administrativa Especial de Hong Kong)	Liberia
Chipre	Qatar
España	Reino Unido
Filipinas	República de Corea
Francia	Suecia
India	Trinidad y Tabago
	Uruguay

- La Asamblea acordó que el Fondo de 1971 y el Fondo Complementario paguen al Fondo de 1992 una comisión de administración de £210 000 y £50 000, respectivamente, para el ejercicio económico de 2009.
- La Asamblea aprobó el presupuesto de 2009 para los gastos administrativos de la Secretaría común por un total de

£3 723 625 (incluido el coste de la auditoría externa para los tres Fondos).

- La Asamblea decidió mantener el capital de operaciones del Fondo de 1992 en £22 millones.
- La Asamblea decidió recaudar un total de £10 millones en concepto de contribuciones al Fondo General del Fondo de 1992, pagaderas en su totalidad a más tardar el 1 de marzo de 2009. La Asamblea decidió además recaudar £50 millones con respecto al siniestro del *Volgoneft 139*, quedando diferida la totalidad de las recaudaciones y recaudar contribuciones de 2008 para los Fondos de Reclamaciones Importantes del *Prestige* y del *Hebei Spirit* por £2 millones y £33,5 millones, respectivamente, quedando diferida la totalidad de tales recaudaciones.
- La Asamblea tomó nota de que el cuarto Grupo de Trabajo intersesiones había completado su Mandato y que, aunque el Grupo no había formulado recomendaciones a la Asamblea y que quedaban pendientes varias cuestiones referentes a los buques de calidad, en opinión de la Presidenta del Grupo de Trabajo, el éxito del Grupo de Trabajo no debía medirse por el número de propuestas presentadas sino por otros aspectos, tales como el grado de mejora de la conciencia y comprensión de las cuestiones pertinentes, y la voluntad de participar, debatir y alentar iniciativas para fomentar los buques de calidad.
- La Asamblea tomó nota de las novedades respecto a los trabajos del Grupo de Enfoque SNP que había sido creado por la Asamblea en su 12ª sesión en octubre de 2007. La Asamblea tomó nota de que el Protocolo relativo al Convenio SNP, que había sido elaborado por el Grupo de enfoque y refrendado por la Asamblea, había sido remitido por el Director al Secretario General de la OMI solicitándole lo remitiese al Comité Jurídico de la OMI para su consideración, con miras a convocar una Conferencia Diplomática en la que se examine el proyecto de Protocolo, a la mayor brevedad (véase la sección 11).



La Asamblea en sesión en la OMI, octubre de 2008

Decisiones relativas solamente al Fondo Complementario

Octubre de 2008

- 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 aprobó el presupuesto de 2009 para los gastos administrativos del Fondo Complementario por un total de £63 600 (incluida la comisión de administración de £50 000 pagadera al Fondo de 1992).
- La Asamblea decidió mantener el capital de trabajo de £1 millón fijado en octubre de 2005.
- La Asamblea decidió no recaudar contribuciones de 2008 al Fondo General.

Decisiones relativas solamente al Fondo de 1971

Octubre de 2008

- El Consejo Administrativo eligió al Capitán David J. F. Bruce (Islas Marshall) como Presidente y al Sr. Víctor Koyoc Cauch (México) como Vicepresidente.
- El Consejo Administrativo tomó nota de que había reclamaciones pendientes de terceros respecto de siete siniestros (*Aegean Sea, Iliad, Kriti Sea, Nissos Amorgos, Plate Princess, Evoikos* y *Alambra*) y que los recursos del Fondo de 1971 respecto de dos siniestros (*Vistabella* y *Al Jaziah 1*) también estaban pendientes.
- El Consejo Administrativo decidió no recaudar contribuciones de 2008 respecto de los Fondos de Reclamaciones Importantes del *Vistabella* y *Nissos Amorgos* (véase la sección 9.2).
- El Consejo Administrativo aprobó el presupuesto de 2009 para los gastos administrativos del Fondo de 1971 con un total de £475 300 (incluida la comisión de administración de £210 000 pagadera al Fondo de 1992).

6 DISOLUCIÓN DEL FONDO DE 1971

6.1 Terminación del Convenio del Fondo de 1971

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

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 2008 se hicieron notables progresos en la disolución del Fondo de 1971. Se espera que para fines de 2009 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, incluso la distribución equitativa de su capital y de sus bienes, entre las personas que hayan contribuido al mismo.

Los haberes restantes constarán de los saldos, de haberlos, de los dos 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 del principal en atrasos ha disminuido de £930 000 en octubre de 2002 a £311 530 en diciembre de 2008. 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 2008, 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.

En sus sesiones de octubre de 2008, los órganos rectores encargaron al Órgano de Auditoría que examinara la cuestión de las contribuciones pendientes y presentara propuestas destinadas a asegurar el pago puntual de las mismas.

6.5 Falta de presentación de informes sobre hidrocarburos

En octubre de 2003, el Consejo Administrativo del Fondo de 1971 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.

El texto completo del mandato del Grupo de Trabajo puede encontrarse en el Informe Anual de 2007, página 30. El Grupo de Trabajo celebró cinco reuniones bajo la presidencia de la Sra. Birgit Sølling Olsen (Dinamarca), en mayo de 2006, marzo y junio de 2007, y marzo y junio de 2008 respectivamente y presentó un informe final a la Asamblea del Fondo de 1992 en su sesión de octubre de 2008 (documento 92FUND/A.13/21/1).

7.2 Cuestiones claves debatidas y conclusiones alcanzadas en las cinco reuniones del Grupo de Trabajo

Cuestión preliminar

El Grupo de Trabajo concluyó en la segunda reunión que, teniendo en cuenta los resultados de un estudio realizado por la Secretaría, los buques que quedaban fuera del ámbito de las sociedades de clasificación que eran miembros de la International Association of Classification Societies (IACS) y fuera del ámbito de los P&I Clubs que eran miembros del International Group of P&I Clubs no estaban más implicados en siniestros debidos a la contaminación que los buques comprendidos en el ámbito de la IACS y del International Group of P&I Clubs y, por tanto, decidieron que dichos buques no debían ser el centro principal de su atención. Los temas debatidos por el Grupo de Trabajo fueron los siguientes:

Criterios comunes para extender certificados CRC

El Grupo de Trabajo abordó la cuestión de la elaboración de criterios comunes para que los aplicasen uniformemente los Estados Contratantes,

a fin de asegurar que hubiese un seguro plenamente eficaz antes de que los Estados pudiesen extender certificados conforme al Convenio de Responsabilidad Civil, tanto cuando se extienden certificados sobre la base de las 'tarjetas azules' expedidas por los Clubs del International Group como cuando se extienden contra garantía por otros proveedores financieros. Varios Estados presentaron información sobre sus procedimientos de otorgamiento de certificados CRC.

El Grupo de Trabajo concluyó que los Estados no encuentran dificultades cuando un buque es asegurado por un miembro del International Group, pero que los Estados deberían examinar si cuentan con las comprobaciones correctas y si estas comprobaciones se aplican cuando el asegurador no es miembro del International Group. Recomendó que los Estados tomaran nota de las prácticas en aquellos Estados que habían presentado documentos o que habían hecho uso de la palabra sobre esta cuestión, examinaran sus propias prácticas y consideraran si todos los Estados podían adoptar procedimientos comunes. Se sugirió que los Estados consideraran, en particular, si debería haber una armonización de la cuestión de la seguridad y calidad del buque, y si se extienden los certificados basándose solamente en los Convenios o si las autoridades expedidoras, el Estado de abanderamiento y el sector se beneficiarían de toda la información de que se podría disponer en relación con la calidad del buque.

Intercambio de información entre los aseguradores marítimos

El Grupo de Trabajo trató de identificar los factores que impiden a las aseguradoras marítimas intercambiar información, con vistas a elaborar una política común u otras medidas que facilitasen tal intercambio de información. El Grupo de Trabajo tomó nota de la información presentada por el Oil Companies International Marine Forum (OCIMF), sobre su Guía de la Gestión de Petroleros y Autoevaluación (TMSA), una herramienta pensada para ayudar a los propietarios de buques y armadores a medir y mejorar sus sistemas de gestión.

En su primera reunión, el Grupo de Trabajo cursó además una invitación al Comité Marítimo Internacional (CMI) para emprender un estudio para identificar los factores que influyen en el grado en que las aseguradoras marítimas y otras empresas podrían intercambiar información sobre clientes 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 que el estudio se centrara en las dificultades con que se enfrentan los aseguradores de bienes. En su cuarta reunión, el Grupo de Trabajo había tomado nota de que un examen inicial de las respuestas al cuestionario del CMI había mostrado, en opinión de éste, las diferencias extremas en las prácticas de los Estados y que sería difícil sintetizar los resultados en un conjunto de principios que se pudiesen recomendar a todos los Estados.

El Grupo de Trabajo tomó nota de que el International Group había redactado una regla modelo para incorporarla en los contratos de seguros para uso de todos los Clubs del International Group, según la cual el propietario del buque estaba de acuerdo en compartir información relativa a la condición de su buque. El Grupo de Trabajo esperaba que la incorporación de la regla modelo del International Group en los contratos de los Clubs facilitaría y alentaría el intercambio de información entre los aseguradores marítimos, ya que esta era la mejor manera y la más práctica de garantizar la transparencia necesaria para reforzar la calidad de los buques, incluido el transporte de hidrocarburos a granel como carga. Se instó a los Estados Miembros a acceder a la solicitud del CMI de alentar a sus Asociaciones Nacionales de Derecho Marítimo a responder al cuestionario y a tomar nota de los resultados del estudio cuando estuviesen disponibles en octubre de 2008. Cualesquiera otras dificultades identificadas en esa fase se podrían poner entonces en conocimiento de la Asamblea para su consideración.

Medidas prácticas para mejorar la coordinación entre las aseguradoras, los propietarios de buques y los intereses de la carga para fomentar un transporte marítimo de calidad

La delegación observadora del International Group of P&I Clubs manifestó que se trataba en



Birgit Solling Olsen

gran medida de una cuestión de libertad de intercambio de información entre los actores pertinentes del sector y que, cuanto más información pudieran intercambiar libremente entre ellos, más fácil les sería identificar y dirigir su mira a los buques que no cumplían las normas. Dicha delegación señaló que los Clubs del International Group inspeccionaban entre el 10 y el 20% de todos los buques inscritos y que sería muy beneficioso para los Clubs poder acceder a los datos sobre la inspección de los buques de otras fuentes.

El Grupo de Trabajo consideró que la mejora de la coordinación entre las aseguradoras, los propietarios de buques y los intereses de la carga dependía también de su capacidad y voluntad de compartir información y, por tanto, se esperaba que las soluciones propuestas respecto al intercambio de información entre los aseguradores marítimos también contribuirían a la cooperación en el sector.

Seguro del casco

En la tercera reunión, tras una propuesta de la delegación francesa, el Grupo de Trabajo invitó a la Secretaría a realizar un estudio en cooperación con la IUMI y el CMI para examinar el papel que los proveedores del seguro del casco podrían desempeñar en la identificación y eliminación de los buques que no cumplen las normas, el fomento del seguro que era sensible a la condición de los buques y en el fomento de las condiciones

de funcionamiento y gestión que podrían contribuir a un transporte de calidad de hidrocarburos.

Tras haber analizado las respuestas presentadas por la IUMI y el CMI, el Director concluyó que en general se carecía de información inmediatamente disponible y que pudiese aplicarse directamente a las cuestiones de base del estudio. Sugirió que esta falta de información podría resolverse únicamente mediante una nueva investigación y búsqueda a fondo, que no sólo exigiría contar con la pericia específica del mercado de seguros del casco, sino también de los métodos científicamente sólidos de recopilación de datos estadísticamente fiables.

La Presidenta llegó a la conclusión, en la quinta reunión del Grupo de Trabajo, de que no había apoyo para continuar con el estudio del seguro del casco, pero que tal decisión no implicaba que el Grupo de Trabajo no reconociese la importancia de la cuestión.

Otras cuestiones examinadas

Denegación o retirada de certificados CRC

En su tercera y cuarta reuniones, el Grupo de Trabajo consideró posibles medidas para denegar o retirar la cobertura de seguro, pero concluyó que no había suficiente apoyo en el seno del Grupo de Trabajo para proseguir esta cuestión.

Repercusión de tasas y primas de seguro diferenciales que fomentarían un transporte marítimo de calidad

Basándose en la información facilitada por el International Group of P&I Clubs indicando que no había pruebas de una correlación directa entre los buques que no cumplen las normas y un mal historial de reclamaciones, el Grupo de Trabajo concluyó que no era probable que la diferenciación de tasas y primas de seguro llevase

a una mejora importante en la calidad del transporte marítimo de hidrocarburos a granel.

Incentivos económicos para los propietarios de buques de calidad

INTERTANKO, OCIMF, el International Group of P&I Clubs y BIMCO habían propuesto la introducción de incentivos económicos, tales como tarifas portuarias reducidas y menos inspecciones de buques, para fomentar los buques de calidad. Se observó que algunos puertos tienen planes denominados 'green award' (premio verde) según los cuales los buques de calidad óptima eran objeto de tarifas portuarias menores. Sin embargo, la propuesta no había contado con suficiente apoyo en el Grupo de Trabajo.

7.3 Informe para la Asamblea

Al presentar el informe final del Grupo de Trabajo en la 13ª sesión de la Asamblea del Fondo de 1992, celebrada en octubre de 2008, la Presidenta manifestó que, aunque el Grupo no había hecho recomendaciones a la Asamblea, en su opinión el éxito del Grupo de Trabajo no debía medirse por el número de propuestas presentadas sino por otros aspectos, tales como la medida en que su trabajo había creado conciencia y comprensión de las cuestiones involucradas, y la voluntad de participar, debatir y alentar iniciativas para fomentar los buques de calidad. Reconoció que varias cuestiones bajo el epígrafe de los buques de calidad quedaban sin resolver y manifestó que, pese a la terminación del Grupo de Trabajo, se esperaba que los Estados Miembros y los miembros del sector continuarían trabajando hacia su resolución.

La Asamblea tomó nota de que el Grupo de Trabajo había terminado su Mandato, agradeció a la Sra. Olsen por haber presidido el Grupo de Trabajo con tal capacidad y sus exhaustivos informes sobre las reuniones finales del Grupo de Trabajo.

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 2008, el Director continuó con un examen de la gestión de riesgos de los FIDAC. En estrecha cooperación con el Órgano de Auditoría, y con la asistencia de consultores y del Auditor externo, 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 las cinco áreas de riesgos. El Órgano de Auditoría y el Auditor externo han hecho valiosas contribuciones a los trabajos en este campo. En 2008, la Secretaría desarrolló un Registro de riesgos clave, reuniendo los riesgos clave bajo cada área de riesgos, lo que fue revisado por el Órgano de Auditoría en su

reunión de junio de 2008. Se prevé que los riesgos identificados en diferentes áreas de riesgo serán revisados anualmente por los "responsables de riesgos" y el Registro de riesgos clave anualmente por el Órgano de Auditoría.

8.3 Estados financieros de 2007

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 2007 fueron aprobados por los respectivos órganos rectores durante las sesiones de octubre de 2008.

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) ((£1,07 millones) o por el Fondo de 1992, de 4 millones de DEG (£4,27 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 auditados del Fondo Complementario correspondiente a este periodo se presenta en los Anexos del XVI al XVIII.

Los gastos administrativos totales de la Secretaría común fueron £2 927 628 en 2007, comparados con una consignación presupuestaria de £3 590 750.

Fondo de 1992

No se adeudaban contribuciones de unos £3 millones respecto al Fondo General en 2007. No se adeudaban contribuciones al Fondo de Reclamaciones Importantes durante el mismo periodo.

Las reclamaciones y los gastos relacionados con reclamaciones durante 2007 ascendieron a £10,2 millones. Los pagos se relacionaron sobre todo con los siniestros del *Erika* y el *Prestige*, y el siniestro de *Solar 1* cuya recuperación se efectuó bajo STOPIA 2006 del P&I Club.

El balance del Fondo de 1992 al 31 de diciembre de 2007 se reproduce en el Anexo XIII. Se presentan asimismo los saldos de los diversos Fondos de Reclamaciones Importantes. El pasivo contingente se estimó en £326,6 millones respecto a reclamaciones y gastos relacionados con reclamaciones derivados de diez siniestros, principalmente respecto de los siniestros de *Volgoneft 139* y *Hebei Spirit*, los que ocurrieron en 2007.

Fondo de 1971

No se adeudaban contribuciones anuales con respecto al Fondo General en 2007 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 2007.

Las obligaciones totales contraídas por el Fondo de 1971 en 2007 ascendieron a £285 000, sobre todo respecto a la comisión de administración pagadera al Fondo de 1992 por la administración de la Secretaría común de £275 000.

Las reclamaciones y los gastos relacionados con reclamaciones durante 2007 ascendieron a £514 000. La mayor parte de estos gastos se relacionaba con los tres casos, a saber los siniestros del *Pontoon 300*, *Illiad* y *Aegean Sea*.

El balance del Fondo de 1971 al 31 de diciembre de 2007 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 diez siniestros.

Fondo Complementario

No se adeudaban contribuciones en 2007. Las obligaciones totales contraídas por el Fondo Complementario en 2007 ascendieron a £74 288, sobre todo respecto a la comisión de administración pagadera al Fondo de 1992 por la administración de la Secretaría común de £70 000. No hubo siniestros en los que el Fondo Complementario interviniera en 2007.

8.4 Estados financieros de 2008

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 2008 serán presentados al Auditor externo en la primavera de 2009 y serán presentados a los respectivos órganos rectores para la aprobación en las sesiones de octubre de 2009. Estas cuentas se reproducirán en el Informe Anual de 2009 de los FIDAC.

Se facilita la siguiente información preliminar sobre las operaciones financieras durante 2008. Las cifras, que se han redondeado, aun no han sido revisadas por el Auditor externo. Se presentan más detalles en los Anexos XIX, XX y XXI, respectivamente.

Los gastos administrativos del funcionamiento de la Secretaría común en 2008 (incluido los honorarios del Auditor externo de los tres Fondos) ascienden a un total aproximado de £2,85 millones, comparados con una consignación presupuestaria de £3 646 000.

Fondo de 1992

Se adeudaban contribuciones de £3 millones al Fondo General en 2008. Además se recaudaron contribuciones en 2008, para pago el mismo año, de £50 millones respecto al Fondo de Reclamaciones Importantes del *Hebei Spirit*.

Las reclamaciones del Fondo de 1992 y los pagos relacionados con las reclamaciones en 2008 ascendieron a un total de unos £10 716 000, de los cuales unos £2 millones estaban relacionados con el siniestro del *Prestige*, £1 millón con el siniestro del *Erika*, £3,2 millones con el siniestro de *Slops* y otros £3,2 millones relacionados con el siniestro del *Hebei Spirit*. 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 de 1971

No se adeudaban contribuciones anuales en 2008 relativas a los dos Fondos de Reclamaciones Importantes restantes con respecto al Fondo de 1971.

Se reembolsó una cuantía de £2,2 millones de exceso en el Fondo de Reclamaciones Importantes del *Pontoon 300* a los contribuyentes en 2008.

El total de gastos de reclamaciones y relacionados con reclamaciones contraídos por el Fondo de 1971 durante 2008 fue de aproximadamente £158 000.

El Fondo de 1971 pagó al Fondo de 1992 una comisión de administración de £210 000 por los costes administrativos de la Secretaría común.

Fondo Complementario

No se adeudaban contribuciones anuales respecto al Fondo General en 2008. El Fondo Complementario pagó una comisión de administración de £50 000 al Fondo de 1992 por los costes administrativos de la Secretaría común. No hubo siniestros en los que interviniera el Fondo Complementario en 2008.

8.5 Inversión de fondos

Política de Inversiones

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 en 2008 en varios bancos y una sociedad de crédito hipotecario. Al 31 de diciembre de 2008, las carteras de inversiones en libras esterlinas ascendieron a un total aproximado de £8,1 millones relativo al Fondo de 1971 y £1,1 millones relativo al Fondo Complementario. La cartera de inversiones en libras esterlinas y euros ascendió a un total de unos £139,7 millones para el Fondo de 1992. Los intereses devengados en 2008 por las inversiones ascendieron a £469 000 para el Fondo de 1971, £5,6 millones para el Fondo de 1992 y £58 200 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 2008, 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. En sus sesiones de octubre de 2008, los órganos rectores revisaron la Composición y Mandato del Órgano de Auditoría y adoptaron el siguiente mandato:

- a) Examinar la idoneidad y eficacia de los sistemas financiero y de gestión de las Organizaciones, la declaración financiera, la fiscalización interna, los procedimientos operacionales, la gestión de riesgos y cuestiones afines;
- b) promover la comprensión y la eficacia de la función de la auditoría dentro de las Organizaciones, y brindar un foro para discutir las cuestiones a que se hace referencia en a) supra y los asuntos suscitados por la auditoría externa;
- c) debatir con el Auditor externo la naturaleza y el alcance de la próxima auditoría y contribuir a la elaboración del plan estratégico de auditoría;
- d) examinar los estados e informes financieros de las Organizaciones;
- e) examinar los informes pertinentes del Auditor externo, incluidos los informes sobre los estados financieros de las Organizaciones, y formular las recomendaciones oportunas destinadas a los órganos rectores de los Fondos;
- f) gestionar el proceso para la selección del Auditor externo; y
- g) emprender cualesquiera otras tareas o actividades que soliciten los órganos rectores de los Fondos.

Durante 2008, 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 2007. 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 cumplieran sus obligaciones de tratado de presentar los informes sobre hidrocarburos, ya que sin estos el sistema de contribución no puede funcionar de modo equitativo. En su sesión de octubre de 2008, la Asamblea del Fondo de 1992 aprobó una política presentada por el Órgano de Auditoría para abordar la cuestión de la falta de presentación de informes sobre hidrocarburos (véase la sección 9).

El Órgano de Auditoría continuó supervisando el proceso de gestión de riesgos establecido por la Secretaría.

9 CONTRIBUCIONES

9.1 El sistema de contribuciones

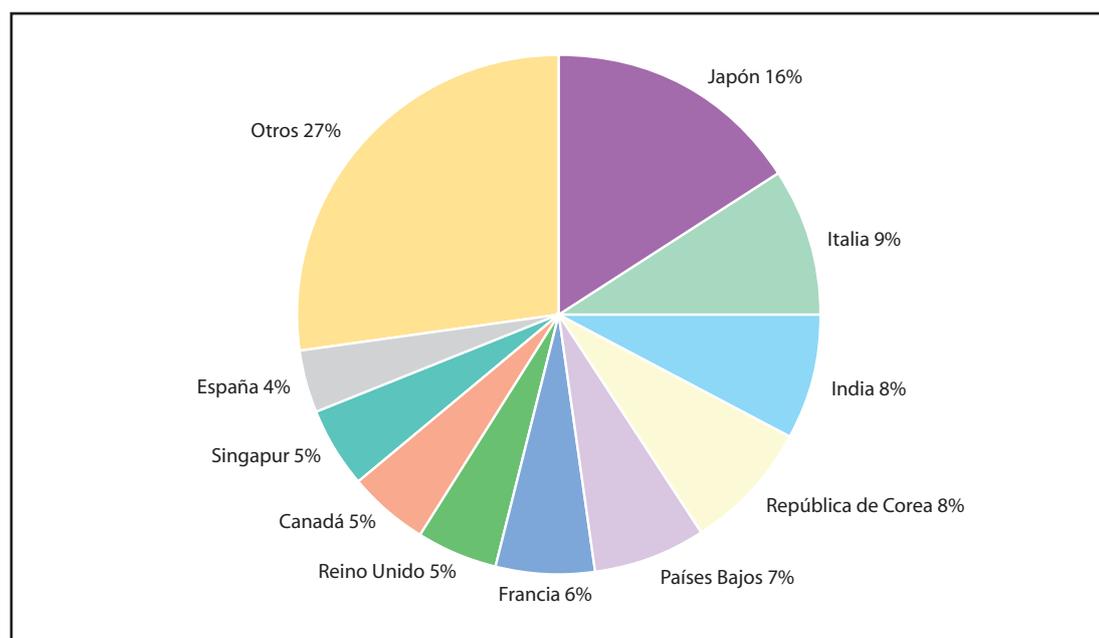
Base para la recaudación de contribuciones

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.

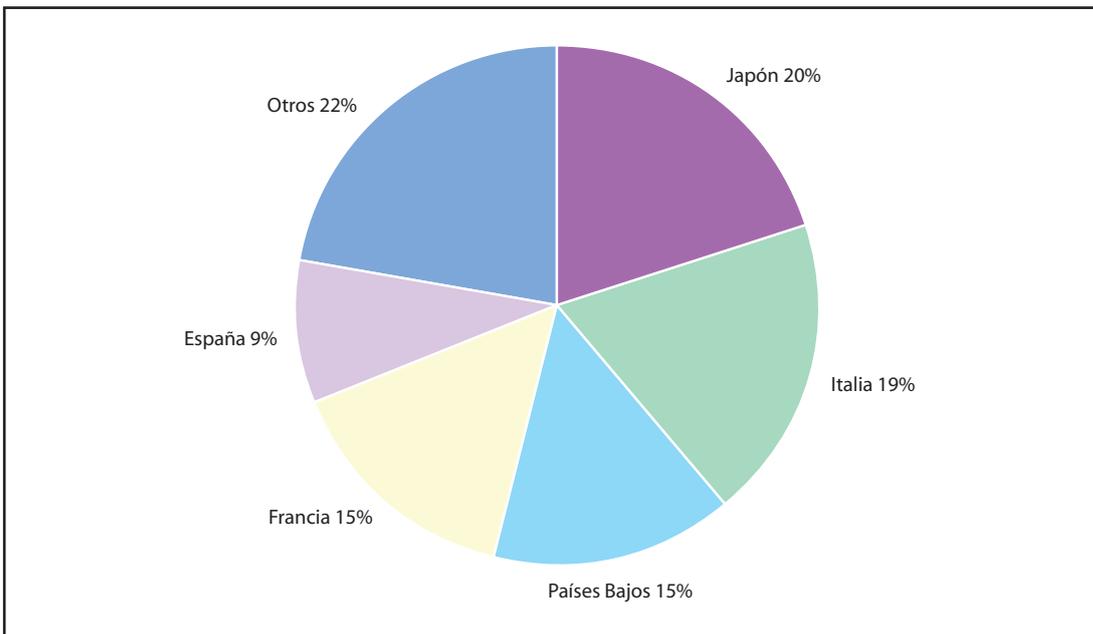
En lo que respecta al Fondo Complementario, a efectos de contribuciones se considerará que se han recibido por lo menos 1 millón de toneladas de hidrocarburos sujetos a contribución cada año civil en cada Estado Miembro de ese Fondo. Si la cantidad global de hidrocarburos sujetos a contribución recibida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



Fondo de 1992: Contribuciones de 2008 relativas al Fondo General (basadas en informes de hidrocarburos de 2007)



Fondo Complementario: Contribuciones de 2006 relativas al Fondo General (no se recaudaron contribuciones de 2007 o 2008)

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

Falta de presentación de informes sobre hidrocarburos

La falta de presentación de informes sobre hidrocarburos por parte de una serie de Estados Miembros fue examinada de nuevo en las sesiones de octubre de 2008 de los órganos rectores de los tres Fondos. En esa fecha, un total de 33 Estados tenían informes sobre hidrocarburos pendientes respecto a los Fondos de 1971 y 1992. Los informes de hidrocarburos pendientes entre cuatro y once años respecto a 14 Estados. Ocho Estados no habían presentado informes sobre hidrocarburos desde su adhesión al Fondo respectivo. El número total de informes pendientes había aumentado de 116 en octubre de 2007 a 120 en octubre de 2008, lo que representa un aumento del 3%. 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 la 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). En su sesión de octubre de 2008, la Asamblea del Fondo de 1992 aprobó una política elaborada por el Órgano de Auditoría por la que dos o más informes sobre hidrocarburos estaban atrasados, toda reclamación presentada por la Administración de ese Estado o una autoridad pública que trabaje directamente en la lucha contra la contaminación o recuperación de un siniestro de contaminación en nombre de ese Estado sería evaluada por la admisibilidad pero que el pago sería diferido hasta que se corrigiera completamente la deficiencia. La Asamblea también decidió de que tras un periodo de gracia de 90 días, la política se aplicaría a todas las reclamaciones en los Estados Miembros con informes sobre hidrocarburos pendientes. Se encargó al Director de que pusiese la política en conocimiento de los Estados Miembros por cualquier medio apropiado.

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.

Como decidió el Consejo Administrativo del Fondo de 1971 en octubre de 2005, 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.

En vista del hecho de que la falta de presentación de informes sobre había constituido un problema constante tanto para el Fondo de 1971 como para el Fondo de 1992, en el momento en que se redactó 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 por contaminación en los Estados que no cumplieran con la obligación de presentar informes sobre hidrocarburos. La Asamblea del Fondo Complementario decidió en marzo de 2005 de que tendría que determinar si la indemnización sería denegada.

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 Recaudaciones de contribución/reembolsos

Fondo de 1992

Contribuciones de 2007 y 2008

La Asamblea del Fondo de 1992 decidió recaudar las contribuciones de 2007 y 2008, de £3 millones y £10 millones respectivamente al Fondo General del Fondo de 1992 a más tardar el 1 de marzo de 2008 y el 1 de marzo de 2009 respectivamente.

La Asamblea decidió de que no se recaudaría contribuciones de 2007 y 2008 al Fondo de Reclamaciones del *Erika*.

La Asamblea Extraordinaria del Fondo de 1992, en su reunión de junio de 2008, decidió recaudar contribuciones para el Fondo de Reclamaciones Importantes del *Hebei Spirit* de £50 millones pagaderas el 1 de noviembre de 2008.

En su sesión de octubre de 2008, la Asamblea decidió recaudar £50 millones con respecto al siniestro del *Volgoneft 139*, quedando diferida la totalidad de las recaudaciones a reserva de que el Comité Ejecutivo adopte la decisión autorizando al Director a efectuar pagos de indemnización con respecto a este siniestro. Con el fin de permitir al Fondo de 1992 atender reclamaciones de indemnización derivadas de los siniestros del *Prestige* y del *Hebei Spirit*, la Asamblea decidió recaudar contribuciones de 2008 para estos dos Fondos de Reclamaciones Importantes por £2 millones y £33,5 millones, respectivamente, quedando diferida la totalidad de tales recaudaciones. El Director fue autorizado a facturar parte o el total de las recaudaciones diferidas a estos Fondos de Reclamaciones Importantes, para pago durante el segundo semestre de 2009, si procede y en la medida necesaria.

Fondo de 1971

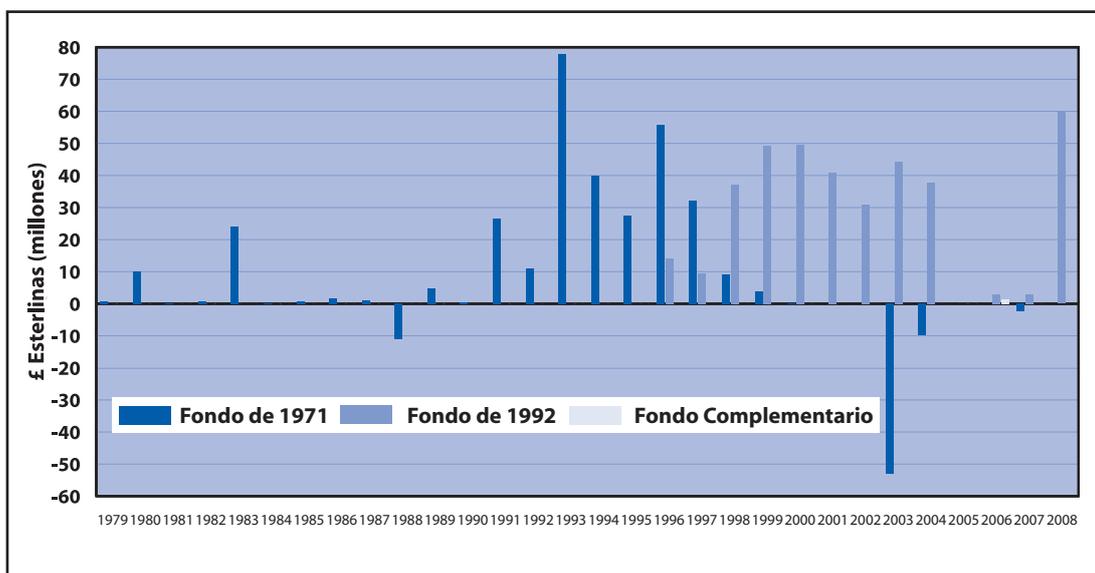
Ya no es posible recaudar contribuciones relativas al Fondo General del Fondo de 1971.

Contribuciones de 2007 y 2008

El Consejo de Administración del Fondo de 1971 decidió de que no se recaudarían contribuciones

CONTRIBUCIONES ANUALES DE 2007 Y 2008 DE LOS FIDAC

Organización	Contribución anual Año	Decisión de órgano rector Fecha Decisión	Reembolso/ Fecha de vencimiento de recaudación	Suma total adeudada £	Año de hidro- carburos	Recaudación por tonelada £	
FONDO DE 1992	2007	Octubre 2007	Recaudación relativa al Fondo General	1 marzo 2008	3 000 000	2006	0,0019699
	2008	Junio 2008	Recaudación relativa al Fondo de Reclamaciones Importantes del <i>Hebei Spirit</i>	1 noviembre 2008	50 000 000	2006	0,0328304
	2008	Octubre 2008	Recaudación relativa al Fondo General	1 marzo 2009	10 000 000	2007	0,0064870
			Recaudación diferida al Fondo de Reclamaciones Importantes del <i>Prestige</i>		2 000 000	2001	
			Recaudación diferida al Fondo de Reclamaciones Importantes del <i>Hebei Spirit</i>		33 500 000	2006	
			Recaudación diferida relativa al Fondo de Reclamaciones Importantes del <i>Volgoneft 139</i> (para establecerse si fuera necesario)		50 000 000	2006	
FONDO DE 1971	2007	Octubre 2007	Reembolso relativo al Fondo de Reclamaciones Importantes del <i>Pontoon 300</i>	1 marzo 2008	-2 200 000	1997	-0,0017480
	2008	Octubre 2008	Ninguna recaudación				
FONDO COMPLE- MENTARIO	2007	Octubre 2007	Ninguna recaudación		0		
	2008	Octubre 2008	Ninguna recaudación		0		



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

de 2007 y 2008 respecto a dos Fondos de Reclamaciones Importantes que quedan, es decir el *Vistabella*, y el *Nissos Amorgos*. El Consejo decidió reembolsar el 1 de marzo de 2008, £2,2 millones a los contribuyentes del Fondo de Reclamaciones Importantes del *Pontoon 300*.

Fondo Complementario

Contribuciones de 2007 y 2008

La Asamblea del Fondo Complementario decidió de que no se recaudaría contribuciones de 2007 y 2008 relativas al Fondo General. 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.

9.3 Contribuciones al correr de los años

Los pormenores de las contribuciones de 2007 y 2008 de los FIDAC figuran en el cuadro de la página 40.

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 esta página.

Fondo de 1992

La suma total recaudada al correr de los años es de £422 millones respecto al Fondo de 1992. Se han reembolsado £42 millones a los contribuyentes.

Al 31 de diciembre de 2008, estaban pendientes £4,3 millones lo que representa 1,04 % de las cuantías recaudadas.

Fondo de 1971

La suma total recaudada al correr de los años es de £386 millones respecto al Fondo de 1971. Se han efectuado reembolsos que ascienden a un total de £119 millones a los contribuyentes.

Al 31 de diciembre de 2008, estaban pendientes £311 530 lo que representa el 0,08 % de la cuantía recaudada.

Fondo Complementario

La cuantía total recaudada por el Fondo Complementario desde que entró en vigor es de £1,4 millones.

Al 31 de diciembre de 2008, no había contribuciones pendientes relativas al Fondo Complementario.

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, (STOPIA) 2006, y un segundo acuerdo, el Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos procedentes de petroleros (TOPIA) 2006. Los acuerdos entraron en vigor el 20 de febrero de 2006.

10.3 Sinopsis de los acuerdos voluntarios

STOPIA 2006

Se aplica STOPIA 2006 a los daños por contaminación en Estados para los que el Convenio del Fondo de 1992 está en vigor. Es un contrato entre los propietarios de buques petroleros pequeños y sus respectivos 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 petroleros inscritos en uno de los P&I Clubs que es miembro del International Group y están reasegurados mediante los acuerdos de agrupamiento del International Group. Los propietarios de 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. Tales acuerdos se han acordado respecto de ciertos propietarios de petroleros

costeros japoneses. 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 brutas es de 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, 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 es miembro del International Group y están reasegurados mediante los acuerdos de agrupamiento de este último.

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, el 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.

Número de buques relativos a STOPIA 2006

En octubre de 2008, 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 informó en octubre de 2007 y como se indica en el cuadro de la página 44.

Año	Número de petroleros inscritos en STOPIA 2006	Número de petroleros no inscritos en STOPIA 2006	Total	% del total inscritos en STOPIA 2006
2007/2008	4 540	361	4 901	92,6
2008/2009	5 451	248	5 699	95,6

Número de buques relativos a TOPIA 2006

En septiembre de 2008, el International Group of P&I Clubs notificó a los Fondos que el número de 'Buques Pertinentes' inscritos en un P&I Club y no inscritos en el TOPIA 2006 era cero, y que el número de 'Buques Pertinentes' inscritos en el TOPIA 2006 y que habían dejado de estar inscritos en el TOPIA 2006 mientras estaban asegurados por un P&I Club era también cero.

El International Group notificó también a los Fondos que el Japan P&I Club le había informado de que los petroleros de cabotaje inscritos en el Japan P&I Club que se habían inscrito en el STOPIA 2006 mediante acuerdo escrito no estaban tampoco inscritos en el TOPIA 2006, pues el tamaño de estos petroleros de cabotaje es generalmente tan pequeño que se considera muy improbable que los costes de las

reclamaciones de daños ocasionados por contaminación derivados de un siniestro con uno de esos petroleros excedan del límite del Fondo de 1992, es decir 203 millones de DEG. El número de estos petroleros no inscritos en el TOPIA 2006 porque no participaban en los acuerdos de agrupamiento del International Group era de 589.

10.5 Siniestros a los que se aplica el STOPIA 2006

El siniestro del *Solar 1* (véase la sección 15) que tuvo lugar en Filipinas en agosto de 2006 fue el primero en el que se involucra a un buque inscrito en STOPIA 2006 y el Fondo de 1992 recibe reembolsos regulares del Shipowner's P&I Club. Es difícil predecir en esta etapa si la cuantía de indemnización pagadera respecto a este siniestro excederá del límite del STOPIA 2006 de 20 millones de DEG.

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, 1996 (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 por lo menos de 12 Estados, siempre que se hayan cumplido dos condiciones, a saber que cuatro de esos Estados deben tener buques con un arqueo bruto total de por lo menos 2 millones de unidades y que durante el año civil precedente se haya recibido en los Estados que han ratificado el Convenio una cantidad total de al menos 40 millones de toneladas de carga consistente en sustancias nocivas y potencialmente peligrosas distintas de hidrocarburos, gas natural licuado (GNL) o gas de petróleo licuado (GPL).

Al 31 de diciembre de 2008, trece Estados (Angola, Chipre, Eslovenia, Federación de Rusia, Hungría, Liberia, Lituania, Marruecos, República Árabe Siria, 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.



Alfred Popp QC

11.3 El Grupo de Enfoque SNP

La Asamblea del Fondo de 1992 decidió, en octubre de 2007, crear un Grupo de enfoque SNP con el fin de facilitar la entrada en vigor del Convenio SNP y nombró al Sr. Alfred Popp QC (Canadá) Presidente del Grupo. El Mandato del Grupo de Enfoque SNP era el siguiente:

- a) Examinar las causas subyacentes de las cuestiones que se han identificado como inhibitoras 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 cuestiones de índole administrativa ("gestión interna"), identificadas por la Secretaría, que facilitasen el funcionamiento del Convenio SNP;
- c) identificar y desarrollar soluciones jurídicamente vinculantes a estas cuestiones



El Grupo de enfoque SNP en su primera reunión en Mónaco, marzo de 2008

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.

El Mandato completo del Grupo de Enfoque SNP puede hallarse en el Informe Anual de 2007, páginas 46-47.

El Grupo de Enfoque SNP celebró dos reuniones: la primera en Mónaco en marzo de 2008 y la segunda en Londres en junio de 2008.

En su reunión de junio de 2008, el Consejo Administrativo, en nombre de la Asamblea, tomó nota de que, conforme a su mandato y basándose en los debates de sus dos reuniones, el Grupo de enfoque SNP había elaborado un proyecto de Protocolo del Convenio SNP. El Consejo tomó nota de que el Grupo había alcanzado consenso sobre todas las cuestiones pendientes, excepto la relativa a la persona responsable de pagar contribuciones a la Cuenta GNL.

Tras un prolongado intercambio de opiniones, el Grupo de enfoque SNP había decidido mantener el

texto del artículo 7 del proyecto de Protocolo, es decir que la persona responsable de las contribuciones a la Cuenta GNL sería el receptor según se define en el artículo 1.4 del Convenio. No obstante, si bien la mayoría del Grupo estaba a favor de mantener aquel texto, un importante número de delegaciones había apoyado el concepto de que el titular fuera la persona principal responsable de las contribuciones. Se tomó nota de que las diferencias entre las dos partes eran de índole política, económica y de criterio, y no solo cuestión de redacción, y que era esencial hacer esfuerzos para salvar la brecha entre las dos partes, a fin de alcanzar rápidamente un consenso sobre esta cuestión.

Se tomó nota de que el no alcanzar un consenso cuando se reuniera el Comité Jurídico de la OMI en octubre de 2008 podría amenazar la viabilidad del Protocolo, ya que el Comité Jurídico solo podía decidir recomendar que se celebrase una Conferencia Diplomática con el fin de aprobar un Protocolo si estuviera claro que habría una buena probabilidad de éxito. Por tanto la delegación de Malasia se había ofrecido a coordinar un grupo oficioso por correspondencia con el fin de elaborar una propuesta de compromiso sobre las contribuciones a la cuenta GNL que hiciera atractivo el Convenio SNP a tantos Estados como fuese posible.

El Consejo Administrativo aprobó el texto del proyecto de Protocolo. Como le encargara el Consejo, el Director finalizó el texto del proyecto de Protocolo, reteniendo las notas a pie de página de naturaleza técnica o editorial a fin de ayudar a su interpretación y, mediante carta de 29 julio de 2008, remitió el texto del proyecto de Protocolo al Secretario General de la OMI, solicitándole lo remitiera al Comité Jurídico para su consideración, con miras a convocar una Conferencia Diplomática en la que se examine el proyecto de Protocolo, a la mayor brevedad.

Como se le había encargado además, el Director incluyó con su carta al Secretario General el Acta de las Decisiones de la sesión de junio de 2008 del Consejo Administrativo. Además señaló a su atención los siguientes aspectos que podrían ser útiles cuando el Comité Jurídico examine las enmiendas del Protocolo:

- Los plazos para el procedimiento de enmiendas estipulados en el artículo 19 del proyecto de Protocolo, los cuales podrían alinearse con el artículo 24 del Protocolo relativo al Fondo Complementario.
- Las condiciones para la entrada en vigor estipuladas en el artículo 17 del proyecto de Protocolo, dado que éstas serían cruciales para asegurar el éxito de la entrada en vigor del Convenio.

11.4 Examen por el Comité Jurídico de la OMI

La Secretaría de la OMI presentó el proyecto de

Protocolo e información conexas al examen del Comité Jurídico en su 94º periodo de sesiones en octubre de 2008. El Comité Jurídico examinó además un documento presentado por Alemania, Australia, Bélgica, Canadá, Dinamarca, Francia, Japón, Malasia, Noruega, Países Bajos, el Reino Unido y Suecia, que contenía una propuesta de compromiso en relación con las contribuciones a la cuenta GNL que había sido elaborada por el Grupo por correspondencia, coordinado por la delegación de Malasia. Italia apoyaba igualmente esta propuesta.

El Comité Jurídico decidió informar al Consejo de la OMI del deseo unánime de las delegaciones de que el Convenio SNP entre en vigor lo antes posible. Si bien muchas delegaciones estaban satisfechas con el texto del Protocolo enmendado en aquella sesión, muchas otras delegaciones consideraban que el Comité necesitaba más tiempo para un nuevo examen del texto en su próxima sesión en marzo/abril de 2009. Para facilitar esta consideración, la Secretaría convino en preparar una versión limpia del Protocolo incorporando todas las enmiendas acordadas hasta ahora, junto con una versión consolidada del Convenio de 1996 y el Protocolo en perspectiva.

El Comité Jurídico decidió recomendar al Consejo de la OMI que se convocara una Conferencia Diplomática a la mayor brevedad en 2010 para examinar y aprobar el Protocolo en perspectiva. En su reunión de noviembre de 2008, el Consejo de la OMI refrendó esta recomendación.

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 (£2,6 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 'prorrateo'). 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.

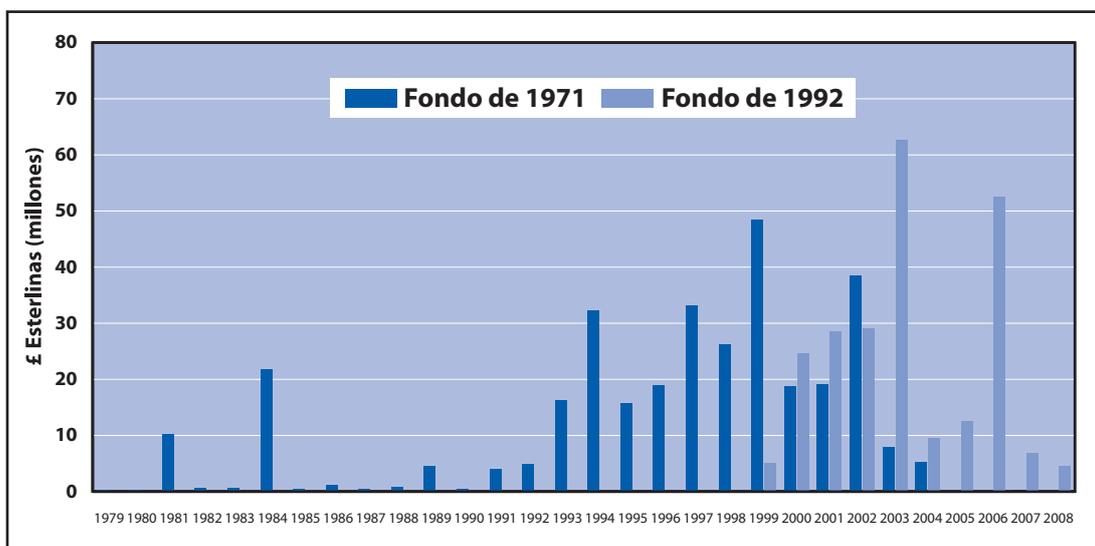
12.2 Admisibilidad de las reclamaciones de indemnización

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



Fondo de 1971 y Fondo de 1992: Pagos de reclamaciones

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

En 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.

En junio de 2007, el Consejo Administrativo del Fondo de 1992, en nombre de la 12ª sesión extraordinaria de la Asamblea, aprobó un conjunto de subcriterios relacionados con la admisibilidad de las reclamaciones de costes de medidas preventivas, en particular, para la eliminación de petróleo procedente de naufragios. Este conjunto de subcriterios se incluyó en una versión revisada del Manual de Reclamaciones del Fondo de 1992, que se publicó en español, francés e inglés en diciembre de 2008. El Manual de Reclamaciones revisado sigue en esencia la versión anterior en una gran parte y no modifica la política del Fondo de 1992 sobre los criterios para la tramitación o la admisibilidad de las 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 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 tienen derecho a la indemnización del Fondo Complementario son idénticos a aquéllos relativos al Fondo de 1992. A la luz de las disposiciones del Protocolo relativo al Fondo Complementario, y por razones prácticas, la Asamblea del Fondo Complementario decidió en marzo de 2005 que el Fondo Complementario no necesitaba su propio Manual de Reclamaciones.

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

12.3 Siniestros en los que intervino el Fondo de 1971

Transacción y pago de reclamaciones entre 1978 y 2008

Desde su creación en octubre de 1978, el Fondo de 1971 ha intervenido, hasta el 31 de diciembre de 2008, en la transacción y pago de reclamaciones surgidas de 100 siniestros. La indemnización total pagada por el Fondo de 1971 asciende a £329 millones.

En el Anexo XXIV 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

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>Evoikos</i>	Singapur	1997	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 millones
<i>Erika</i>	Francia	1999	£77 millones
<i>Slops</i>	Grecia	2000	£3,2 millones
<i>Prestige</i>	España	2002	£82,5 millones
<i>Solar 1</i>	Filipinas	2006	£6 millones

Fondo efectúe tales pagos. Incluye también algunos siniestros en los que intervino el Fondo de 1971, pero en los que éste no tuvo que efectuar ningún pago en última instancia.

Ha habido un considerable aumento de las cuantías de indemnización reclamadas al Fondo de 1971 a lo largo de los años. En varios casos, la cuantía total de las reclamaciones presentadas rebasó con creces la cuantía máxima disponible en virtud del Convenio del Fondo de 1971. Se han presentado, en algunos casos, reclamaciones que, en opinión del Fondo de 1971, no quedan comprendidas en la definición de daños debidos a la contaminación estipulada en los Convenios. También ha habido numerosas reclamaciones que, si bien admisibles en principio, eran por cuantías que el Fondo consideraba sumamente exageradas. Como consecuencia, el Fondo de 1971 y los demandantes se han visto involucrados en procesos judiciales prolongados con respecto a algunos siniestros.

Se indican en la página 50 los siniestros respecto de los cuales el Fondo de 1971 ha efectuado pagos de indemnización y compensación superiores a £2 millones.

Siniestros pendientes

Al 31 de diciembre de 2008, había reclamaciones o acciones pendientes de resarcimiento respecto a

nueve 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 2008

Desde su constitución en mayo de 1996, ha habido 34 siniestros en los que intervino el Fondo de 1992. La indemnización total pagada por el Fondo de 1992 asciende a £236,1 millones.

En el Anexo XXV del presente informe figura un resumen de todos los siniestros respecto de los cuales el Fondo de 1992 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 1992, pero en los que éste no tuvo que efectuar ningún pago en última instancia.

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

Siniestros en 2008

Durante 2008, el Fondo de 1992 comenzó a intervenir en un nuevo siniestro en Argentina que

Buque	Lugar del siniestro	Año	Cuestiones pendientes
<i>Erika</i>	Francia	1999	Reclamaciones pendientes
<i>Al Jaziah 1</i>	Emiratos Árabes Unidos	2000	Acción de recurso pendiente
<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>	República de Corea	2007	Reclamaciones pendientes
Siniestro en Argentina	Argentina	2007	Reclamaciones pendientes

puede dar lugar a reclamaciones contra el Fondo de 1992. Dicho siniestro ocurrió el 26 de diciembre de 2007, cuando una importante cantidad de hidrocarburos afectó a 5,7 kilómetros de costa. La investigación de las causas del siniestro llevó hasta el buque tanque *Presidente Umberto Arturo Illia (Presidente Illia)* y reveló la existencia de un fallo en el sistema de lastre y de residuos de crudo en tres tanques de lastre. El propietario del *Presidente Illia* y la aseguradora niegan su responsabilidad en el

derrame; no obstante, el propietario del buque ha solicitado al Tribunal que incluya en el procedimiento al Fondo de 1992 (véase la sección 15).

Siniestros pendientes

Al 31 de diciembre de 2008, había reclamaciones o acciones de resarcimiento pendientes respecto a nueve siniestros en los que intervino el Fondo de 1992. Se indica en el cuadro de la página 51 la situación respecto a estos siniestros.

13 SINIESTROS TRAMITADOS POR LOS FIDAC EN 2008

Esta parte del Informe proporciona información sobre los siniestros en los que intervinieron los FIDAC en el transcurso de 2008. En el Informe se presentan las novedades de los diversos casos en 2008 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 2008.

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 2008, 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.



Hebei Spirit: Hidrocarburos a granel varados en la playa

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 €359 000 (£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 caso 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 alegatos de la defensa 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.

En marzo de 2008, el Tribunal dictó sentencia a favor del Fondo de 1971. La aseguradora ha apelado contra esta sentencia en el Tribunal de Apelación de Trinidad y Tabago.

14.2 AEGEAN SEA

(España, 3 de diciembre de 1992)

El siniestro

En un temporal, el *Aegean Sea* (57 801 TRB) embarrancó al acercarse al puerto de La Coruña, en el noreste 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 puesto que la mayor parte de la carga o bien se dispersó en el mar o bien se consumió por las llamas a bordo del buque, pero se estimó en unas 73 500 toneladas. 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 o €289,6 (£280 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.

Procedimientos 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, la aseguradora del propietario del buque: la United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Limited (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 halló que el capitán y el práctico eran ambos responsables de negligencia criminal. Fueron sentenciados a pagar cada uno una multa de Pts 300 000 o €1 803 (£1 700). El capitán, el práctico, el Estado español, el Fondo de 1971 y el

UK Club apelaron contra la sentencia, pero el Juzgado de Apelación la confirmó en junio de 1997.

Liquidación global

En junio de 2001, el Consejo Administrativo autorizó al Director a concertar y firmar en nombre del Fondo de 1971 un acuerdo con el Estado español, el propietario del buque y el UK Club sobre una solución global de todas las cuestiones pendientes en el caso del *Aegean Sea*, siempre que el acuerdo contuviese ciertos elementos. En julio de 2001, el Director hizo la oferta formal de tal acuerdo. Dicha oferta condicionaba el acuerdo a la revocación por los demandantes de los recursos judiciales que representasen al menos el 90% de la cuantía total reclamada en el juzgado.

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

El 30 de octubre de 2002, se concertó un acuerdo entre el Estado español, el Fondo de 1971, el propietario del buque y el UK Club, por el cual la cuantía total adeudada por el propietario del *Aegean Sea*, el UK Club y el Fondo de 1971 a las víctimas a consecuencia de la distribución de responsabilidades determinada por el Juzgado de Apelación de La Coruña ascendía a Pts 9 000 millones o €54 millones (£52,3 millones). A consecuencia de la distribución de responsabilidades determinada por el Juzgado de Apelación de La Coruña, el Estado español se comprometió a indemnizar a todas las víctimas que pudieran obtener una sentencia definitiva de un juzgado español a su favor que condenara al propietario del buque, al UK Club o al Fondo de 1971 a pagar indemnización a consecuencia del siniestro.

El 1 de noviembre de 2002, conforme al acuerdo, el Fondo de 1971 pagó €38 386 172, correspondientes a Pts 6 386 921 613 (£24 411 208), 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 Juzgado de primera instancia de La Coruña contra el Estado español y el Fondo de 1971 por una cuantía total de €3,7 millones (£3,6 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 Juzgado rechazó el argumento del Fondo de 1971 porque el Real Decreto no exoneraba al Fondo de 1971 de la responsabilidad para con las víctimas, ya que se refería a un contrato entre el Fondo de 1971 y el Estado español. El Juzgado halló además que el Estado español no había sido autorizado por las víctimas a alcanzar un acuerdo sobre sus reclamaciones con terceros. El Juzgado sostuvo que el Gobierno y el Fondo tenían responsabilidad mancomunada y solidaria para con los demandantes, pero adjudicó cuantías considerablemente inferiores a las reclamadas. Todas las partes han apelado contra las sentencias.

En octubre y noviembre de 2006, el Tribunal dictó sentencias respecto de 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 sentencias 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. El Tribunal empleó de nuevo, en gran parte, los mismos argumentos que en las sentencias anteriores. La sentencia aceptaba en parte la reclamación, y se decidió que la evaluación de las pérdidas se determinaría en los procedimientos jurídicos posteriores (ejecución de la sentencia). El Gobierno español y el Fondo de 1971 apelaron 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 mencionados, 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. El demandante no ha rectificado el error procesal y por tanto dicha reclamación ha sido ahora rechazada por el Tribunal de primera instancia.

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 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

Demandante	Cuantía reclamada	Cuantía concedida (Tribunal de Apelación)
Propietario del buque pesquero	€122 334	Rechazada
Asociación de criadores de mejillones	€635 036	€135 000
Propietario de estanque piscícola	€799 921	El expediente fue devuelto al Tribunal de primera instancia
Elaborador de pescado (erizo de mar)	€1 182 394	€ 43 453
Planta depuradora de mejillón	€397 570	€55 640
Pescador (erizo de mar y pulpo)	€503 538	€16 128
Total	€3 640 793 (£3,5 millions)	€250 221 (£242 000)

Gobierno español por las pérdidas sufridas. El demandante solicitó autorización para apelar ante el Tribunal Supremo.

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

El Tribunal Supremo había rechazado la apelación del propietario del buque pesquero. No se han adoptado decisiones en relación con las dos peticiones restantes.

Novedades relacionadas con los procedimientos 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 €3 709 (£3 600) 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 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 200 toneladas de petróleo crudo ligero de Siria. Se activó el plan de emergencia nacional griego y se limpió el derrame con relativa rapidez.

Procesos judiciales

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

Procesos 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 €2 125 755 (£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 presentó alegatos al Tribunal en el 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 alegatos, 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 tribunal más próximo a la zona donde tuvo lugar el 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 decisión en 2009.

14.4 KRITI SEA

(Grecia, 9 de agosto de 1996)

El siniestro

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 (£6,4 millones) mediante una garantía bancaria.

Reclamaciones de indemnización

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 anuló 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 anuló 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.

Tuvo lugar una vista en el Tribunal de Apelación en marzo de 2008. Se espera que el Tribunal dicte sus sentencias en un futuro próximo.

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.

14.5 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. La gran mayoría de las reclamaciones fueron objeto de transacciones extrajudiciales y se retiraron los procesos judiciales correspondientes.

Procesos penales

Se han incoado procesos penales contra el capitán. En su alegato al Tribunal de lo penal de Cabimas, el capitán sostuvo que los daños fueron causados en gran parte por deficiencias en el canal de navegación del Lago de 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 sino ordenar al Tribunal de lo penal de Cabimas que enviase el expediente al Tribunal Supremo, debido al hecho de que dicho Tribunal 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 los daños por 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 octubre de 2006, el Fiscal General 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.

Una sala diferente del Tribunal de Apelación de lo penal dictó una nueva sentencia en febrero de 2008, confirmando que el proceso penal contra el capitán había prescrito pero preservando la acción civil derivada del hecho penal. En la sentencia, el Tribunal de Apelación decidió remitir el expediente a un tribunal de lo penal de primera instancia, donde se decidirá la acción civil presentada por la República de Venezuela. Al 31 de diciembre de 2008, no se había adoptado ninguna decisión por parte de este nuevo tribunal.

El capitán ha presentado alegatos al Tribunal de lo penal de primera instancia en los que ha

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	60 250 396	Tribunal de lo penal	Prescripción
República de Venezuela	Daños al medio ambiente	60 250 396	Tribunal de lo civil	Prescripción
Tres elaboradores de pescado	Lucro cesante	30 000 000	Tribunal Supremo	No se ha probado ninguna pérdida
Total		150 500 792 (£102,9 millones)		

argumentado que el Tribunal no tiene jurisdicción y que el caso se debe transferir al Tribunal Marítimo de Caracas. Se espera una decisión del Tribunal de lo penal a principios de 2009.

Reclamaciones de indemnización en los tribunales

Hay importantes reclamaciones de indemnización pendientes ante los tribunales en Venezuela. La situación respecto a estas reclamaciones es la siguiente:

Reclamaciones de la República de Venezuela

La República de Venezuela presentó una reclamación por daños al medio ambiente de US\$60 250 396 (£41,2 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 contra el propietario del buque, el capitán del *Nissos Amorgos* y el Gard Club en el Tribunal de lo civil de Caracas por US\$60 250 396 (£41,2 millones). 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.

La República de Venezuela entabló acciones judiciales 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 entablado ninguna acción judicial contra el Fondo de 1971 dentro del plazo de seis años, que expiró 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 respecto al Fondo de 1971.

Reclamaciones de los 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 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.

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 (£1,1 millones), 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 Civil de 1969 y el Convenio del Fondo de 1971, a saber 60 millones de DEG, corresponde a Bs39 738 millones o US\$83 221 800 (£56,9 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 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 por él reconocidos y los que se reconociesen legalmente por una sentencia judicial definitiva, 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

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)

cuanto a si su interpretación de la expresión ‘ponerse al final de la cola’ coincidía con la suya (es decir que el Gobierno se comprometía a no procurar o tratar de conseguir el pago de sus reclamaciones de indemnización en virtud de los Convenios, o en virtud de su legislación nacional que da cumplimiento a los mismos, hasta que todas las demás reclamaciones admisibles hayan sido pagadas íntegramente, ya sea en la cuantía acordada en acuerdo extrajudicial o la decidida por un tribunal competente en sentencia definitiva) y 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 en 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 arriba.

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 Consejo tomó nota de que, tras tener en cuenta toda la información disponible, el Director había considerado en resumen 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. El Consejo Administrativo, en la sesión de octubre de 2006, decidió por tanto que el Fondo de 1971 no debía entablar acción de recurso contra el INC. Se hace referencia al Informe Anual de 2007, páginas 65 y 66.

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 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.

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.

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. 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, Procurador General, Fiscal General y el 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.

En septiembre de 2007, el Gard Club informó al Director que había decidido no dar curso a una acción de recurso contra el INC (Instituto Nacional de Canalizaciones).

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.

En diciembre de 2008 se celebró una reunión en Caracas entre representantes del Fondo de 1971, que visitaban Venezuela para otros asuntos, y representantes del Ministerio de Relaciones Exteriores de Venezuela. Los representantes hicieron un examen general de las cuestiones pendientes.

Con respecto a las reclamaciones de la República de Venezuela, los representantes del Ministerio de Relaciones Exteriores expresaron sorpresa porque no se había retirado la reclamación de la Procuraduría. Se sugirió que el Ministerio de Relaciones Exteriores convocase una reunión con las partes interesadas, incluido el Procurador General, Fiscal General y el Ministerio del Medio Ambiente, para examinar si se podía hallar una solución.

Con respecto a las reclamaciones pendientes de los tres elaboradores de pescado contra el Fondo de 1971 y el Instituto Nacional de Canalizaciones, los representantes del Ministerio de Relaciones Exteriores manifestaron que el Gobierno no podía intervenir, ya que los demandantes eran compañías privadas.

Los representantes del Ministerio de Relaciones Exteriores no pudieron convocar una reunión mientras los representantes del Fondo de 1971 estaban en Caracas, pero tuvo lugar una reunión posteriormente en diciembre de 2008 a la que solamente asistieron representantes del Ministerio de Relaciones Exteriores. El Fondo de 1971 estuvo representado por sus abogados venezolanos. En aquella reunión, los representantes del Ministerio de Relaciones Exteriores expresaron su intención de reactivar el caso y poner la cuestión en conocimiento del Ministro de Relaciones Exteriores. Los representantes del Ministerio de Relaciones Exteriores manifestaron que, una vez que hubieran recibido instrucciones del Ministro, convocarían una reunión de todas las partes interesadas y se invitaría al Fondo de 1971 para que asista a ella.

14.6 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) estaba atracado en una terminal de hidrocarburos en Puerto Miranda en el Lago de Maracaibo (Venezuela). Cuando cargaba 44 250 toneladas de petróleo crudo de Lagotreco, según informes se derramaron 3,2 toneladas de hidrocarburos.

El buque estaba inscrito en la Standard Steamship Owners' Protection and Indemnity Association (Bermuda) Limited (the Standard Club).

El capitán del *Plate Princess* informó que creía que los empalmes de los conductos de lastre del buque podían haberse soltado durante el mal tiempo con que se encontró el buque en su travesía a Puerto Miranda. El capitán sospechó que, como los conductos de lastre pasaban a través de los tanques en los que se cargaba el crudo, el petróleo de esos tanques se filtró en los conductos de lastre durante el desladrado, derramándose en el Lago de Maracaibo.

Un experto contratado por el Fondo de 1971 y el Standard Club asistió al lugar del siniestro el 7 de junio de 1997 e informó que no había indicios de contaminación por hidrocarburos en las proximidades de donde el *Plate Princess* estaba

atrancado en el momento del derrame, ni en los pantalanos cercanos de lanchas y remolcadores. Se informó al experto que se observaron hidrocarburos a la deriva hacia el noroeste, en la dirección de un pequeño manglar aproximadamente a un kilómetro de distancia. Se observaron hidrocarburos en la costa en una zona deshabitada. No se sabe de recursos pesqueros u otros económicos que se hayan contaminado o afectado.

En junio de 1997, el Comité Ejecutivo consideró que, si se confirmase que los hidrocarburos derramados eran el mismo Lagotreco crudo que se cargaba en el *Plate Princess*, entonces parecería que los hidrocarburos que escaparon por un empalme defectuoso de los conductos de lastre habían sido cargados primero en los tanques de carga. El Comité opinó que, por consiguiente, el siniestro entraría dentro del ámbito de los Convenios, ya que los hidrocarburos se transportaban a bordo como carga.

Procesos judiciales

Inmediatamente después del siniestro, el Tribunal de lo penal de Cabimas comenzó una investigación sobre la causa del siniestro. El Tribunal de lo penal decidió que se debía incoar un proceso penal contra el capitán del *Plate Princess* y posteriormente lo halló responsable de la contaminación. El capitán apeló y en junio de 1999 el Tribunal de Apelación anuló la sentencia.

En junio de 1997, un sindicato de pescadores (FETRAPESCA) presentó una demanda en el Tribunal de lo penal de Cabimas en nombre de 1 692 propietarios de embarcaciones pesqueras, reclamando una cantidad estimada en US\$10 060 por embarcación (£7 000), es decir un total de US\$17 millones (£12 millones). La reclamación era por supuestos daños a embarcaciones pesqueras y redes y por lucro cesante. No ha habido novedades sobre esta reclamación.

FETRAPESCA presentó también una demanda contra el propietario del buque y el capitán del *Plate Princess* en el Tribunal de lo civil de Caracas por una cantidad estimada en US\$10 millones (£6,8 millones). La reclamación es por el lucro cesante de pescadores a consecuencia del derrame.

También en junio de 1997, otro sindicato de

pescadores (Sindicato Único de Pescadores de Puerto Miranda) presentó una demanda en el Tribunal de lo civil de Caracas contra el propietario del buque y el capitán del *Plate Princess* por una cantidad estimada en US\$20 millones (£13,7 millones) más costas.

Proceso de limitación

La cuantía de limitación aplicable al *Plate Princess* en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 se estimaba en 1998 en 3,6 millones de DEG o Bs 2 845 millones (£907 000) y, en 1997, se facilitó una garantía bancaria por esta cuantía al Tribunal de lo penal de Cabimas.

En diciembre de 2006, las demandas en el Tribunal de lo civil de Caracas por parte de FETRAPESCA y el Sindicato Único de Pescadores de Puerto Miranda fueron transferidas al Tribunal Marítimo de Caracas.

En noviembre de 2008, el propietario del buque y el capitán del *Plate Princess* presentaron alegatos al Tribunal Marítimo de Caracas solicitando la constitución del fondo de limitación en la cuantía de la garantía bancaria facilitada al Tribunal de lo penal de Cabimas.

En diciembre de 2008, el Tribunal Marítimo de Caracas denegó la solicitud del propietario del buque y el capitán del *Plate Princess* de incoar un proceso de limitación. El propietario del buque y el capitán han apelado contra esta decisión.

Prescripción

Disposiciones de prescripción en el Convenio del Fondo de 1971

Para impedir que prescriba una reclamación, el reclamante deberá, dentro de un plazo de tres años, a partir de la fecha del daño, **o bien** interponer una acción judicial contra el Fondo de 1971 **o bien** notificar al Fondo una acción judicial contra el propietario del buque y/o su aseguradora de conformidad con el artículo 7.6 del Convenio (artículo 6.1, primera frase). Incluso si el reclamante ha notificado al Fondo de 1971 una acción judicial contra el propietario del buque y/o su aseguradora dentro de ese plazo, la reclamación prescribirá a menos que el reclamante interponga una acción judicial contra el Fondo de 1971 dentro del plazo de seis años a partir de la fecha del siniestro (artículo 6.1, segunda frase).

Examen en la sesión de octubre de 2005 del Consejo Administrativo

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

Notificación al Fondo de 1971 en octubre de 2005

Poco después de la sesión de octubre de 2005 del Consejo Administrativo, el Fondo de 1971 supo que ambos sindicatos de pescadores habían solicitado al Tribunal en 1997 que notificase sus acciones al Fondo de 1971. Sin embargo, no fue hasta el 31 de octubre de 2005 cuando se notificó formalmente al Fondo de 1971 por vía diplomática las acciones de indemnización incoadas en el Tribunal de lo civil de Caracas por FETRAPESCA y el Sindicato Único de Pescadores de Puerto Miranda contra el propietario del buque y el capitán del *Plate Princess* en junio de 1997.

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

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

Las reclamaciones de indemnización en los Tribunales de Venezuela fueron incoadas contra el capitán y el propietario del buque en junio de 1997. El Fondo de 1971 no fue nombrado como demandado en esas acciones. No se notificó al Fondo de 1971 la acción contra el propietario del buque hasta el 31 de octubre de 2005, es decir casi siete años y medio después de que ocurrieran los daños. Como no se notificó al Fondo sobre las reclamaciones contra el propietario del buque dentro de un plazo de tres años, a partir de la fecha en la que ocurrieron los daños, es la opinión del Director que las reclamaciones han prescrito conforme al Convenio del Fondo de 1971 en virtud de la primera frase del artículo 6. También han prescrito, en su opinión, en virtud de la segunda frase de dicho artículo, puesto que no se interpuso una acción judicial contra el Fondo dentro del plazo de seis años a partir de la fecha del siniestro.

El Director ha examinado la sentencia del Tribunal Supremo a que se refería la delegación de Venezuela en la sesión de octubre de 2005 del Consejo y ha observado que se refiere a una acción del Sindicato Único de Pescadores de Puerto Miranda contra el BVC, el banco que extendió la garantía facilitada por el propietario del buque en relación con el siniestro. La cuestión tratada en la sentencia era si se debía devolver la garantía bancaria al BVC. En opinión del Director, la sentencia no es pertinente para el Fondo de 1971, puesto que se refiere a una acción enteramente diferente de las incoadas por los sindicatos de pescadores contra el propietario del buque.

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

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

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

Examen en la sesión de mayo de 2006 del Consejo Administrativo

En un documento presentado a la sesión de

mayo de 2006 del Consejo Administrativo, el Director manifestó que, si bien reconocía que era cuestión de los tribunales venezolanos la decisión final sobre si las reclamaciones habían prescrito en lo que se refiere al Fondo de 1971, estaba en desacuerdo con el análisis de la delegación de Venezuela sobre las disposiciones del Convenio del Fondo de 1971.

En aquel documento, el Director manifestó que las disposiciones sobre prescripción eran siempre brutales en su aplicación ya que, si no se respetaban, los reclamantes perdían sus derechos de obtener indemnización, pero que el Fondo de 1971 y los órganos rectores del Fondo de 1992 habían decidido que las disposiciones sobre prescripción de los Convenios deberían seguirse al pie de la letra. El Director manifestó asimismo que no se había notificado al Fondo de 1971 la acción contra el propietario del buque conforme a las formalidades que requiere la ley del tribunal pertinente y que por tanto, en su opinión, las reclamaciones habían prescrito en virtud de la primera frase del artículo 6.1 del Convenio del Fondo de 1971. El Director manifestó además que, en su opinión, las reclamaciones habían prescrito también en virtud de la segunda frase del artículo 6.1 puesto que no se había interpuesto ninguna acción contra el Fondo de 1971 dentro del plazo de seis años a partir de la fecha en que ocurrió el siniestro.

La delegación de Venezuela manifestó que mantenía su parecer de que las reclamaciones no habían prescrito porque se había incoado una acción judicial contra el propietario del buque en junio de 1997, cumpliendo los requisitos establecidos por el artículo 6.1 y el artículo 7.6 del Convenio del Fondo de 1971. La delegación puntualizó que, en virtud del artículo 6.1 del Convenio del Fondo de 1971, no era necesario cumplir ambos requisitos, sino que basta cumplir uno de ellos.

Varias delegaciones, si bien expresaban solidaridad con las víctimas del siniestro y lamentaban que las disposiciones sobre prescripción habían ido en contra de ellas, manifestaron que era necesario atenerse al actual texto de los Convenios. Se puntualizó que el conocimiento de un siniestro por el Fondo no era lo mismo que una notificación formal conforme al artículo 6.1 del Convenio del Fondo de 1971. Aquellas delegaciones estaban de acuerdo con la

interpretación del Director de los artículos 6.1 y 7.6 del Convenio del Fondo de 1971 y expresaron el parecer de que las reclamaciones derivadas del siniestro habían prescrito.

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

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

Notificación al Fondo de 1971 en marzo de 2007

En marzo de 2007, siguiendo una solicitud del Tribunal Marítimo de Caracas, por vía diplomática, se notificó formalmente al Fondo de 1971 por segunda vez sobre las acciones de indemnización incoadas contra el propietario del buque y el capitán del *Plate Princess*.

Otras novedades

Reclamación de FETRAPESCA

En julio de 2008, el propietario del buque y el capitán del *Plate Princess* pidieron al Tribunal Marítimo de Caracas que declarase prescrita la reclamación de FETRAPESCA (perención de instancia) ya que los demandados no habían tomado medidas para dar curso debido a su reclamación en el Tribunal. En una decisión publicada posteriormente aquel mes, el Tribunal decidió que la reclamación no había prescrito. El propietario del buque y el capitán apelaron contra esta decisión pero, en octubre de 2008, el Tribunal Marítimo de Apelación confirmó la sentencia del Tribunal Marítimo de Caracas. No ha habido otras novedades sobre la reclamación de FETRAPESCA.

Reclamación enmendada del Sindicato Único de Pescadores de Puerto Miranda

En abril de 2008, el Sindicato Único de Pescadores de Puerto Miranda presentó una reclamación enmendada contra el propietario del buque, el capitán del *Plate Princess* y el Fondo de 1971. La reclamación enmendada, que ahora asciende a un total de BsF53,5 millones (£17 millones) es por pérdidas sufridas por unos

650 pescadores respecto a los daños a las redes y embarcaciones, y respecto al lucro cesante por un plazo de 6 meses. El Tribunal Marítimo de Caracas aceptó la reclamación enmendada.

En julio de 2008, el Fondo de 1971 presentó alegatos manifestando que reclamación había prescrito porque:

- No se había notificado al Fondo de 1971 sobre la acción contra el propietario del buque dentro de un plazo de tres años, a partir de la fecha en la que ocurrieron los daños, como prevé el artículo 6.1 del Convenio del Fondo de 1971 y de conformidad con la decisión del Consejo Administrativo en su sesión de mayo de 2006 y
- no se había nombrado al Fondo de 1971 como demandado en la acción dentro del plazo de seis años a partir de la fecha del siniestro, como también prevé el artículo 6.1 del Convenio del Fondo de 1971.

El Fondo de 1971 contrató expertos para examinar la reclamación y pidió al Tribunal que facilitase copias de la documentación presentada por los reclamantes para demostrar las pérdidas. La documentación asciende a miles de páginas, y copiarla rebasa los recursos del Tribunal Marítimo. Por consiguiente, el Tribunal Marítimo subcontrató la labor. El Fondo de 1971 no recibió la documentación hasta agosto de 2008.

Los expertos del Fondo de 1971 dieron a conocer su informe a principios de octubre de 2008. En su informe, los expertos concluyeron que:

- Los demandantes no habían demostrado que los daños sufridos por los pescadores hubieran sido causados por el derrame del *Plate Princess*;
- la cantidad de hidrocarburos derramados era tan pequeña que no podía explicar los extensos daños supuestos;
- los informes de inspección presentados para demostrar el alcance de los daños a las redes y embarcaciones eran de dudosa precisión; y
- los documentos presentados para apoyar la reclamación por lucro cesante en muchos casos había sido falsificada y hecha para los fines de formular la reclamación.

El informe de los expertos del Fondo de 1971 fue presentado al Tribunal Marítimo en noviembre de 2008 pero el Tribunal decidió que el informe no era admisible porque no había sido presentado dentro del plazo previsto por el derecho venezolano. El Fondo de 1971 apeló contra esta decisión por el motivo de que el plazo no era suficiente para que el Tribunal facilitase al Fondo de 1971 copias de la documentación y para que sus expertos las examinasen. El Tribunal Marítimo de Apelación aún no ha decidido sobre esta apelación.

En noviembre de 2008, el Jefe del Departamento de Reclamaciones y uno de los expertos contratados por el Fondo de 1971 viajaron a Caracas para ayudar a los abogados del Fondo de 1971 a prepararse para la vista principal de la reclamación del Tribunal Marítimo, prevista para comenzar a principios de diciembre de 2008. Tuvieron lugar conversaciones tanto con los abogados del Fondo de 1971 como con los abogados designados por el capitán y el propietario del buque. Sin embargo, la vista fue aplazada y se espera ahora que tenga lugar en enero de 2009.

14.7 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 (£7 millones).

Reclamaciones de indemnización

Una reclamación presentada por el Gobierno francés por costes de limpieza fue liquidada en

julio de 2000 en €207 000 (£200 000). 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 (£2,2 millones).

Se han entablado acciones judiciales contra el propietario del buque, su asegurador de la responsabilidad y el Fondo de 1971 relativas a reclamaciones por el coste de las operaciones de limpieza contraído por las autoridades regionales y locales, daños materiales y pérdida de ingresos en el sector de la pesca por un total de €1,4 millones (£1,3 millones). Estas acciones incluían una reclamación del Puerto Autónomo de El Havre (PAH) respecto a costes de limpieza por €878 000 (£848 800).

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.

El PAH presentó los alegatos rechazando los argumentos presentados por el propietario del buque. El PAH se remitió al informe de su propio experto, que indica que el puesto de atraque utilizado por el *Katja* no era peligroso y que la respuesta del PAH al siniestro había sido apropiada.

En abril de 2008 se concluyó un acuerdo de transacción entre el propietario del buque, su asegurador y el PAH, por el que el propietario del buque y su asegurador pagaron al PAH €70 000 (£67 700) y todas las partes en el acuerdo retiraron sus acciones judiciales.

Se ha cerrado el caso.

14.8 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 (£9,4 millones).

La cuantía de indemnización total pagada por el propietario del buque es 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. Este caso no puede cerrarse hasta que se finalice toda la litigación pendiente.

14.9 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 extendió 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 (£1,2 millones). 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 (£303 000).

Acciones judiciales

Para más detalles 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 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. Cuando 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.

A comienzos de 2008, el Fondo de 1971 finalizó los pagos del 25% restante de todas las reclamaciones acordadas. Este caso está ahora cerrado.

14.10 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 diez 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 se aplicaban 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). No se exigió al Fondo de 1971 ni al Fondo de 1992 nuevos pagos en concepto de indemnización.

Procesos 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 (£950) por daños causados al medio ambiente.

Recurso judicial

Examen de los órganos rectores del Fondo de 1971 y el Fondo de 1992 en octubre de 2002

Los órganos rectores de los Fondos de 1971 y de 1992 examinaron, en las sesiones de octubre de 2002, la posibilidad de que los Fondos recurrieran contra el propietario del buque. Se observó que los abogados de los Fondos en los EAU habían informado al Director de que las perspectivas de que los Fondos lograran una sentencia favorable contra la persona en cuestión eran razonablemente buenas, y de que era probable que ésta no tuviera derecho a limitar su responsabilidad. No obstante, también se observó que los abogados de los Fondos también habían señalado al Director que los Fondos podrían encontrar considerables dificultades en ejecutar la sentencia contra los activos financieros del

demandado y de que, en todo caso, no estaba seguro si el demandado contaba con suficientes activos para que el Fondo recuperara una suma considerable.

La mayoría de las delegaciones opinó que el entablar o no un recurso judicial contra el propietario del buque planteaba una cuestión de principio importante, y de que los FIDAC deberían contribuir a desalentar la explotación de buques deficientes y hacer cumplir el principio “quien contamina, paga”. Al recomendar que los FIDAC debieran entablar un recurso judicial, dichas delegaciones reconocieron que las perspectivas de ejecutar una sentencia favorable eran limitadas, pero que, no obstante, a su juicio era importante que los Fondos se pronunciasen al respecto. Sin embargo, algunas delegaciones consideraron que los Fondos deberían ser realistas y no recurrir contra el propietario del buque si éste no contaba con bienes.

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*.

Acciones judiciales entabladas por los Fondos

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 nuevo 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.

Para los pormenores sobre el intercambio de información entre el experto del Tribunal, el propietario del buque y los Fondos se hace referencia al Informe Anual de 2007, páginas 70 y 71.

A comienzos de 2008, el experto del Tribunal presentó su informe final, en el cual confirmaba las conclusiones alcanzadas en julio de 2006.

Sentencia del Tribunal de primera instancia de Abu Dhabi

En sentencia dictada en marzo de 2008, el Tribunal juzgó que el propietario del buque debería pagar a los Fondos la cantidad de Dhr 6 402 282 (£875 400) suma que debería distribuirse a medias entre el Fondo de 1971 y el Fondo de 1992.

El propietario del buque no ha apelado contra la sentencia y, por lo tanto, es definitiva.

Ejecución de la sentencia

Los Fondos han pedido al Tribunal que ejecute la sentencia y en una audiencia de julio de 2008, el agente judicial del Tribunal informó a los abogados de los Fondos de que el propietario del buque tenía grandes dificultades económicas. Se propuso que los Fondos debían investigar si el propietario del buque contaba con otros recursos financieros para pagar lo establecido en la sentencia.

El Tribunal informó a los abogados de los Fondos de que el propietario del buque tiene fuertes deudas por unos Dhr 63 millones (£11,8 millones), suma que incluye la cuantía adjudicada a favor de los Fondos, que el propietario del buque había estado encarcelado debido a que no podía pagar sus deudas y de que recientemente había sido excarcelado tras haberse comprometido a pagar la suma de

Dhr 4 200 (£795) por mes de su sueldo para pagar sus deudas.

Los abogados de los Fondos han investigado si el propietario del buque tenía otros bienes para pagar lo establecido en la sentencia, pero según la investigación llevada a cabo el propietario del buque no contaba con recursos financieros adicionales. Por lo tanto, al parecer sería muy difícil ejecutar la sentencia contra el propietario del buque.

Examen de los órganos rectores del Fondo de 1971 y el Fondo de 1992 en octubre de 2008

En las sesiones de octubre de 2008, los órganos rectores del Fondo de 1971 y el Fondo de 1992 encargaron al Director que se dirija al propietario del buque para buscar un acuerdo, habida cuenta de su situación económica.

Los Fondos, a través de sus abogados en los Emiratos Árabes Unidos, se han dirigido al propietario del buque conforme a las instrucciones de los órganos rectores de los Fondos.

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

Limitación de la responsabilidad

La cuantía de limitación aplicable al *Alambra* en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 se estima en 7,6 millones de DEG (£7,1 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 (£2,8 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 (£456 000). 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 (£69 550) 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 (£1,8 millones) y EEK 9,7 millones (£599 400) respectivamente por pérdida de ingresos debido a la indisponibilidad del puesto de atraque mientras se emprendían las operaciones de limpieza.

Acciones judiciales

En noviembre de 2000, el propietario del puesto de atraque en el puerto de Muuga y la empresa que había contratado para efectuar actividades de carga de hidrocarburos incoaron una acción judicial en el Tribunal de primera instancia de Tallinn contra el propietario del buque y el London Club y pidieron al Tribunal que notificase al Fondo de 1971 el procedimiento conforme al artículo 7.6 del Convenio del Fondo de 1971. Habiéndosele notificado las acciones, el Fondo de 1971 intervino en el proceso.

En el contexto de estas acciones judiciales, se ha

planteado la cuestión de si el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 y el Convenio del Fondo de 1971 han sido correctamente implementados en el derecho nacional estonio.

Cuestión constitucional

El 1 de diciembre de 1992, Estonia depositó sus instrumentos de ratificación del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 y del Convenio del Fondo de 1971 en 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. Los Convenios no se han publicado en el Boletín Oficial. Por estas razones, estos Convenios no forman parte, en opinión de estos abogados, del derecho nacional y los tribunales estonios no podrían aplicarlos.

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 ocasionados por la contaminación. El Fondo sostuvo que las pruebas presentadas respecto a la condición del *Alambra* no demuestran que el propietario del buque fuese culpable de una falta intencionada y que, por lo tanto, el asegurador no quedaba exonerado de su responsabilidad por daños debidos a la contaminación.

Al 31 de diciembre de 2008, 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 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, se había concluido casi toda la segunda limpieza, aparte de un reducido número de sitios difíciles en el Loira Atlántico y las islas de Morbihan. Los esfuerzos de limpieza en estos sitios continuaron durante el otoño y, en su mayoría, quedaron concluidos en noviembre de 2001.

Se recogieron del litoral más de 250 000 toneladas de desechos oleosos, que fueron temporalmente almacenados. Total SA, la empresa petrolera francesa, requirió los servicios de un contratista para ocuparse de la eliminación de los desechos recuperados, y la operación quedó concluida en diciembre de 2003. Se calculó que el coste de la eliminación de desechos era del orden de €46 millones (£44,5 millones).

Retirada de los hidrocarburos restantes en los restos del naufragio

El Gobierno francés decidió que se extrajese el petróleo de las dos secciones de los restos del

naufragio. Las operaciones de retirada de hidrocarburos, que fueron financiadas por Total SA, fueron llevadas a cabo por un consorcio internacional durante el periodo comprendido entre junio y septiembre de 2000. No escaparon cantidades significativas de hidrocarburos durante las operaciones.

Fondo de limitación del propietario del buque

A petición del propietario del buque, el Tribunal de Comercio de Nantes dictó una orden el 14 de marzo de 2000 abriendo el procedimiento de limitación. El Tribunal determinó la cuantía de limitación aplicable al *Erika* en FFr84 247 733 correspondientes a €12 843 484 (£12,4 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 de 135 millones de DEG para el siniestro del *Erika*, incluida la suma pagada por el propietario del buque y su asegurador (artículo 4.4 del Convenio del Fondo de 1992). Esta cuantía será convertida a la moneda nacional utilizando como base el valor que tenga la moneda de que se trate en relación con el DEG, en la fecha de la decisión de la Asamblea con referencia a la primera fecha de pago de indemnización.

Aplicando los principios estipulados por la Asamblea en el caso del *Nakhodka*, el Comité Ejecutivo decidió en febrero de 2000 que la conversión se hiciese utilizando el tipo del DEG al 15 de febrero de 2000 y encargó al Director que hiciese los cálculos necesarios. El cálculo del Director dio 135 millones de DEG = FFr1 211 966 811 correspondientes a €184 763 149 (£178,6 millones).



Erika: Limpieza manual de fueloil en emulsión

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 para este siniestro 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 (£4 millones) a los demandantes del sector de pesca y €2,1 millones (£2 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 (£9,8 millones).

Nivel de pagos del Fondo de 1992

En vista de la incertidumbre en cuanto a la suma total de las reclamaciones surgidas del siniestro del *Erika*, el Comité Ejecutivo decidió en julio de

SITUACIÓN DE LAS RECLAMACIONES AL 31 DE DICIEMBRE DE 2008					
Categoría	Reclamaciones presentadas	Reclamaciones evaluadas	Reclamaciones rechazadas	Pagos efectuados	
				Número de reclamaciones	Cuantías €
Maricultura y ostricultura	1 007	1 004	89	846	7 763 339
Marisqueo	534	534	116	373	892 502
Embarcaciones pesqueras	319	319	30	282	1 099 551
Elaboradores de pescado y marisco	51	51	7	44	977 631
Turismo	3 696	3 693	457	3 210	76 108 170
Daños materiales	711	711	250	460	2 556 905
Operaciones de limpieza	150	145	12	128	31 904 886
Varios	663	655	55	595	8 387 521
Total	7 131	7 112	1 016	5 938	129 690 505

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 2008, se habían presentado 7 131 reclamaciones de indemnización por un total de €389,9 millones⁵ (£377 millones). Para esa fecha, se había evaluado el 99,7% de las reclamaciones.

Se habían rechazado aproximadamente 1 016 reclamaciones, por un total de €31,8 millones (£30,7 millones).

Se habían efectuado pagos de indemnización respecto a 5 938 reclamaciones por un total de €129,7 millones (£95,1 millones), de las que Steamship Mutual había pagado €12,8 millones (£9,4 millones) y el Fondo de 1992 €116,9 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 (£172,9 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 (£78,3 millones), que está muy por encima de la cuantía máxima probablemente disponible (unos €65 millones) para el Estado francés, una vez liquidadas y pagadas todas las demás reclamaciones derivadas del siniestro (excepto la

⁵ 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 de la cola. Tras el pago de Total S.A. al Estado francés a consecuencia de la sentencia del Tribunal de lo penal de París, el Estado francés ha retirado todas sus demandas (véase la sección que trata del proceso penal abajo).

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.

Pagos al Estado francés

En octubre de 2003, el Comité Ejecutivo autorizó al Director a efectuar pagos respecto a la reclamación del Gobierno 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 €15 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 €10 millones (£6,7 millones) al Estado francés como contribución a estos costes.

Procedimientos penales

Sobre la base del informe de un experto designado por un magistrado en el Tribunal de lo penal de París, se presentaron acusaciones en dicho Tribunal contra el capitán del *Erika*, el representante del propietario matriculado (Tevere Shipping), el presidente de la empresa gestora (Panship Management and Services Srl.), la propia empresa gestora, el gerente adjunto del Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage (CROSS), tres oficiales de la Armada francesa que eran responsables de controlar el tráfico marítimo frente a la costa de Bretaña, la sociedad de clasificación Registro Italiano Navale (RINA), uno de los gerentes de RINA, Total SA y algunos de sus ejecutivos.

Varios demandantes, incluido el Gobierno francés y varias autoridades locales, se unieron al proceso penal como partes civiles, reclamando una indemnización de €400 millones (£386,8 millones).

El juicio duró cuatro meses y concluyó el 13 de junio de 2007. El Fondo de 1992, aunque no es una parte, siguió los procedimientos por medio de sus abogados franceses.

En su sentencia, dictada en enero de 2008, el Tribunal de lo penal halló a las cuatro partes siguientes responsables en lo penal: el representante del propietario del buque (Tevere Shipping), el presidente de la empresa gestora (Panship Management and Services Srl.), la sociedad de clasificación (RINA) y Total SA. El representante del propietario del buque y el presidente de la empresa gestora fueron sentenciados a pagar una multa de €75 000 (£72 500) cada uno. RINA y Total SA fueron sentenciadas a pagar una multa de €375 000 (£362 600) cada una. Todas las demás partes acusadas fueron absueltas.

En cuanto a la responsabilidad civil, la sentencia halló a las cuatro partes mancomunada y solidariamente responsables de los daños causados por el siniestro y concedió a los demandantes en el proceso las pérdidas económicas, daños a la imagen de varias regiones y municipios, daños morales y al medio ambiente. El Tribunal evaluó el total de los daños en la cuantía de €192,8 millones (£186,4 millones), incluidos €153,9 millones (£148,8 millones) al Estado francés.

Las cuatro partes halladas responsables en lo penal y varias partes civiles han apelado contra la sentencia.

Examen del Comité Ejecutivo en marzo y junio de 2008

En la 40ª sesión del Comité Ejecutivo, celebrada en marzo de 2008, la delegación francesa manifestó que esta era la primera sentencia en Francia en la que un Tribunal había concedido indemnización por daños al medio ambiente a favor de algunos demandantes, tal como el Departamento de Morbihan, que habían podido demostrar daños reales a zonas sensibles que el Departamento tenía la responsabilidad de proteger. Dicha delegación además añadió que la sentencia reconocía el derecho de las organizaciones de protección ambiental a reclamar indemnización por daños materiales, morales y también ambientales causados a los intereses colectivos, que tenían por finalidad proteger. Aquella delegación señaló que la sentencia era objeto de apelación y que, por esta razón, el Fondo tendría que esperar a la decisión del Tribunal de Apelación.

Varias delegaciones expresaron su preocupación por el hecho de que el Tribunal de lo penal de París había concedido indemnización por daños morales y ambientales cuando el artículo I.6 a) del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992) limita la indemnización por deterioro del medio ambiente a los costes de medidas razonables de restauración de hecho emprendidas o que se vayan a emprender. Se señaló que la sentencia había interpretado el artículo III.4 del CRC de 1992 de tal manera que las partes que normalmente habían estado cubiertas por esa disposición quedaban fuera de su ámbito de aplicación. Se señaló que la sentencia podría tener graves consecuencias para el régimen internacional de indemnización.

El Director manifestó que la Secretaría tendría que estudiar la sentencia en detalle para analizar las consecuencias que pudiera tener para el régimen internacional de indemnización y para el Fondo de 1992 y que, en el marco de dicho estudio, se examinarían las posibilidades de una acción de recurso contra cualquiera de las partes halladas responsables de los daños causados por el siniestro. El Director consideró, sin embargo, que

era difícil en aquella etapa determinar cuáles habrían sido las repercusiones de la sentencia dado que había sido objeto de apelación, y que sería más eficaz que la Secretaría examinase las consecuencias una vez que el Tribunal de Apelación se hubiese pronunciado.

En la sesión de junio de 2008, la delegación francesa informó al Comité que el Estado francés había llegado a un acuerdo con Total SA, en virtud del cual Total SA había pagado una liquidación íntegra y definitiva al Estado francés de €153,9 millones (£148,8 millones), esto es la cuantía adjudicada por el Tribunal de lo penal, en la cual se tenían en cuenta las cuantías de indemnización ya recibidas del Fondo de 1992. Dicha delegación declaró igualmente que, a raíz de este pago, el Estado francés había retirado todas las demandas judiciales, incluidas las interpuestas contra el Fondo.

Se espera que tenga lugar la audiencia en el Tribunal de Apelación en octubre de 2009.

Acciones de recurso del Fondo de 1992

Aunque al Fondo de 1992 no le era 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 Mutual (el asegurador de la responsabilidad del *Erika*)
- Panship Management and Services Srl. (gestor del *Erika*)
- Selmont International Inc. (fletador a tiempo del *Erika*)

- TotalFinaElf S.A. (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 2008. 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.

El Comité Ejecutivo, en su sesión de octubre de 2006, tomó nota de que basándose en los informes de la Autoridad Marítima de Malta, la Comisión Permanente de Investigación sobre Accidentes Marítimos de Francia y en, particular, el informe del grupo de expertos nombrados por Tribunal de Comercio en Dunquerque, el Fondo de 1992 tendría probablemente motivos para proseguir las acciones de recurso por él interpuestas en 2002 contra algunas de las partes, 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 sus decisiones relativas 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.

Dado que, como se ha mencionado, se ha apelado contra la sentencia de enero de 2008 del Tribunal de lo penal de París, el Fondo de 1992 tendrá que esperar el resultado de la apelación antes de decidir sobre acciones de recurso.

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, empresas 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 €190,5 millones (£184,2 millones). Tras el pago de Total S.A. al Estado francés a consecuencia de la sentencia del Tribunal de lo penal de París, se han retirado estas demandas (véase la sección que trata del proceso penal arriba).

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 €143 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 €12 843 484 (£12,4 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 €497 millones (£480,5 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 10 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 2008 se habían logrado transacciones extrajudiciales con gran número de estos demandantes (443 acciones) y los tribunales habían dictado sentencias respecto a 144 reclamaciones. Quedaban pendientes 28 acciones judiciales de 46 demandantes. La cuantía total reclamada en las acciones judiciales pendientes, excluyendo las reclamaciones de Total SA, es de unos €25 millones (£24,2 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

Durante 2008, se dictaron 26 sentencias en diversos tribunales franceses, siendo la mayoría a favor del Fondo de 1992. Estas sentencias se relacionaban principalmente con cuestiones de admisibilidad 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, incluidas las de pérdida puramente económica, que se estipulan en el Manual de Reclamaciones del Fondo de 1992.

Algunos tribunales aplicaron expresamente los criterios de admisibilidad del Fondo de 1992, algunos otros 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 2008 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 algunas sentencias dictadas en 2008 que son de particular interés por las cuestiones abordadas o las declaraciones formuladas por los tribunales se resumen a continuación.⁶

Para las sentencias dictadas antes del 1 de enero de 2008, se hace referencia a los Informes Anuales de 2003, 2004, 2005, 2006 y 2007.

Tribunal de Comercio de Lorient

Comerciante de productos alimenticios

Una compañía dedicada a la venta a restaurantes de alimentos congelados y envasados al vacío, presentó una reclamación de €136 339 (£131 800) por pérdidas económicas supuestamente sufridas a consecuencia del siniestro del *Erika*. El Fondo de 1992 rechazó la reclamación por motivo de que el demandante no trataba directamente con turistas sino con otros negocios (reclamaciones llamadas de 'segundo grado'), y que no había probado la existencia de una relación de causalidad suficientemente estrecha entre la pérdida y la contaminación resultante del siniestro del *Erika*.

El Tribunal dictó sentencia en mayo de 2008, considerando que las posibles pérdidas sufridas por el demandante eran de carácter indirecto, que no se podía afirmar con certeza que la dificultad de vender productos alimenticios a los restaurantes fuese consecuencia directa de la contaminación, sino que podía estar asociada a otras causas. El Tribunal llegó a la conclusión de que el demandante no había probado que hubiera sufrido pérdidas como consecuencia directa del siniestro del *Erika* y, por este motivo, desestimó la reclamación.

El demandante no ha apelado contra la sentencia.

Tribunal de Apelación de Rennes

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 una reclamación presentada por una cooperativa de productores de sal de Guérande por pérdidas comerciales, pérdida de prestigio y costes

suplementarios contraídos de resultados del siniestro del *Erika*.

El Fondo de 1992 había considerado que la producción de sal había sido posible en Guérande en 2000 y que como la cooperativa disponía de una reserva de sal suficiente para mantener las ventas en 2000, las pérdidas reclamadas por la cooperativa no eran admisibles para indemnización conforme a los Convenios.

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, desestimó este asunto reclamado. Otorgó a la cooperativa la cuantía de €378 042 (£365 500) como coste de una medida razonable para reducir la pérdida de prestigio.

El Tribunal otorgó la cuantía de €21 347 (£20 600) por medidas razonables para prevenir los daños debidos a la contaminación pero rechazó otros costes suplementarios contraídos de un total de €136 345 (£131 800) ya que no existía un vínculo directo con el siniestro del *Erika*.

El Tribunal otorgó a la cooperativa la suma de €12 000 (£9 500) para cubrir las costas y otros costes contraídos y ordenó la ejecución provisional de la sentencia.

Tanto el demandante como el Fondo de 1992 apelaron contra la sentencia.

El Tribunal de Apelación de Rennes dictó sentencia en junio de 2008. En su sentencia, el Tribunal consideró que las pérdidas comerciales sufridas por la cooperativa eran debidas únicamente a la decisión de imponer un cupo sobre sus ventas a fin de preservar su reserva, pero que la reserva disponible era suficiente para mantener el nivel de ventas durante al menos dos años. Por tanto, el Tribunal consideró que las pérdidas comerciales sufridas por la cooperativa eran una consecuencia del cupo de ventas que ésta se había impuesto, lo que era una decisión administrativa y no consecuencia directa del siniestro del *Erika*. El Tribunal llegó a la conclusión de que el demandante no había demostrado que hubiera una relación de causalidad suficientemente estrecha entre las pérdidas comerciales y la contaminación; por

⁶ 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.

Partida	Reclamación (€)	Evaluación del Fondo	Tribunal de Primera Instancia	Tribunal de Apelación
Pérdida comercial	7 148 164	Rechazada	Rechazada	Rechazada
Pérdida de prestigio/campaña de comercialización	378 308	Rechazada	378 042	Rechazada
Costes suplementarios contraídos	157 692	Rechazada	21 347	Rechazada
Gastos judiciales	75 000	Rechazada	12 000	Rechazada
Total	7 759 164	0	411 389	0

consiguiente, desestimó esa parte de la reclamación.

Con respecto a la reclamación por los costes contraídos en la campaña de comercialización, el Tribunal consideró expresamente que el Manual de Reclamaciones del Fondo establecía que, para ser admisible para indemnización, una reclamación por los costes de las campañas de comercialización debía estar relacionada con medidas destinadas a prevenir o reducir pérdidas que, de haberse producido, habrían sido admisibles para indemnización al amparo de los Convenios. El Tribunal consideró asimismo que como las pérdidas comerciales reclamadas por la cooperativa no eran susceptibles de indemnización al amparo de los Convenios de 1992, en consecuencia, el coste de la campaña de comercialización destinada a reducir dichas pérdidas tampoco era admisible. Además, el Tribunal consideró que los costes de comercialización reclamados formaban parte del presupuesto regular asignado a fines de comercialización. Por estos motivos, el Tribunal decidió desestimar la reclamación por los costes contraídos en la campaña de comercialización así como otros costes suplementarios reclamados por la cooperativa.

En el cuadro de esta página se presenta una síntesis de las reclamaciones y las sentencias.

El demandante ha apelado ante el Tribunal de Casación.

Mayorista de pescado

Un mayorista de pescado había presentado una reclamación de €1 005 356 (£972 000) por supuestas pérdidas sufridas en 2000. El demandante alegaba que la contaminación había echado a perder la imagen de calidad de los

productos que vendía. El Fondo de 1992 había rechazado la reclamación porque el demandante no había probado que hubiese sufrido pérdida alguna. El Fondo había sostenido también que no existía ninguna relación de causalidad entre las supuestas pérdidas y la contaminación, puesto que el negocio del demandante estaba situado fuera de la zona afectada, que no existía dependencia de los recursos afectados y que el demandante disponía de otras fuentes de abastecimiento.

El Tribunal de Comercio de Quimper dictó sentencia en abril de 2007. Consideró que aunque el negocio del demandante no estaba situado estrictamente en la zona afectada por la contaminación, un estudio oficial indicaba que había habido un desapego del mercado a los productos marinos y, por tanto, una pérdida de ingresos en el sector correspondiente. El Tribunal, sin embargo, llegó a la conclusión de que el demandante no había probado que hubiese sufrido pérdidas y, por esta razón, desestimó la reclamación.

El demandante apeló contra la sentencia.

El Tribunal de Apelación se pronunció en julio de 2008 confirmando la sentencia del Tribunal de Comercio. El Tribunal de Apelación consideró los criterios establecidos en el Manual de Reclamaciones del Fondo y expuso que aunque los criterios del Fondo no fueran vinculantes para los tribunales nacionales, el juez podía utilizarlos como referencia. El Tribunal estimó que el demandante ejercía sus actividades fuera de las zonas afectadas por la contaminación (falta de proximidad geográfica), que sus adquisiciones provenían principalmente de regiones no afectadas por la contaminación (bajo índice de dependencia económica) y que la distribución a

los clientes del demandante se efectuaba en todo el territorio francés (otras oportunidades comerciales). El Tribunal decidió que no había una relación de causalidad suficientemente estrecha entre las supuestas pérdidas y la contaminación, y que el demandante no tenía derecho a recibir indemnización de parte del Fondo.

El demandante ha apelado ante el Tribunal de Casación.

Operador turístico

Un operador turístico del Reino Unido especializado en la prestación de servicios de vacaciones en varios países europeos presentó una reclamación de £2 582 673 en concepto de las pérdidas sufridas en 2000 y 2001 a consecuencia del siniestro del *Erika*. El Fondo de 1992 evaluó la reclamación por las pérdidas sufridas en 2000 en la cuantía de £751 935 y abonó esta suma al demandante. No obstante, el Fondo rechazó la reclamación respecto de las pérdidas sufridas en 2001 ya que consideró que el demandante no había establecido una relación de causalidad entre los supuestos daños y la contaminación causada por el siniestro. El demandante entabló un proceso ante el Tribunal de Comercio de Lorient.

En sentencia dictada en febrero de 2007, el Tribunal de Comercio decidió que el demandante no había proporcionado pruebas de la supuesta pérdida ni de relación de causalidad entre la supuesta pérdida y el siniestro del *Erika*, y por estos motivos, rechazó la reclamación.

El demandante apeló contra la sentencia.

El Tribunal de Apelación dictó sentencia en julio de 2008. En la sentencia el Tribunal estuvo de acuerdo con el Fondo de 1992. El Tribunal consideró que no se había probado que el siniestro del *Erika* hubiese causado una disminución del número de turistas en 2001, cuando el siniestro había acaecido en diciembre de 1999. El Tribunal consideró además que había otros factores que podían explicar el hecho de que algunos negocios del sector de turismo no hubiesen alcanzado en 2001 los resultados obtenidos antes del siniestro del *Erika*. Por todos estos motivos, el Tribunal decidió desestimar el recurso de apelación.

El demandante no ha vuelto a apelar contra esta sentencia.

Otro Operador turístico

Un operador turístico del Reino Unido especializado en la venta de vacaciones en varios países europeos presentó una reclamación de £2 360 393 en concepto de pérdidas sufridas en 2000 y 2001 a consecuencia del siniestro del *Erika*. El Fondo de 1992 había evaluado la reclamación por las pérdidas sufridas en 2000 en la cuantía de £756 052. Esta suma fue abonada al demandante. El Fondo había rechazado la reclamación respecto de las pérdidas sufridas en 2001 por considerar que el demandante no había establecido una relación de causalidad entre las supuestas pérdidas y la contaminación. El demandante entabló procesos ante el Tribunal de Comercio de Lorient.

En sentencia dictada en febrero de 2007, el Tribunal de Comercio de Lorient halló que el demandante no había establecido la existencia de una relación de causalidad entre la pérdida y el siniestro, y por esta razón, rechazó la reclamación.

El demandante apeló contra la sentencia.

El Tribunal de Apelación se pronunció en julio de 2008 confirmando la sentencia del Tribunal de Comercio. En la sentencia, el Tribunal de Apelación consideró los criterios del Fondo y desestimó la reclamación por falta de pruebas de una relación de causalidad entre la pérdida y el siniestro del *Erika*.

El demandante no ha vuelto a apelar contra esta sentencia.

Tribunal de Apelación de París

Empresario de publicidad aérea

Una empresa cuya actividad principal era la construcción y venta de avionetas ultraligeras y la venta de equipo para tales avionetas había presentado una reclamación por €142 185 (£137 500). Como actividad secundaria, la empresa se dedicaba al arrastre aéreo de pancartas publicitarias en Loire-Atlantique. La reclamación guardaba relación con la pérdida de ingresos derivada de esta última actividad supuestamente sufrida de 2000 a 2003 como resultado del

siniestro del *Erika*. Esta reclamación había sido rechazada por el Fondo de 1992 basándose en que el demandante suministraba bienes y prestaba servicios a otras empresas del sector turístico pero no directamente a los turistas, y que por consiguiente no había suficiente relación de causalidad entre la contaminación y la supuesta pérdida.

En una sentencia pronunciada en septiembre de 2005, el Tribunal de lo civil de París se refirió específicamente a los criterios del Fondo sobre la admisibilidad de las reclamaciones por pérdidas puramente económicas. El Tribunal tomó nota de que el Fondo de 1992 hacía una distinción entre, por una parte, los demandantes que vendían bienes o servicios directamente a turistas y cuyas empresas hubiesen sido afectadas por una disminución del número de visitantes en la zona afectada por un derrame de hidrocarburos y, por otra parte, los que suministraban bienes y prestaban servicios a otras empresas del sector turístico pero no directamente a turistas. El Tribunal hizo alusión al hecho de que en el último caso el Fondo de 1992 consideraba que por lo general no había un grado de proximidad suficiente entre la contaminación y las pérdidas supuestamente sufridas por los demandantes y que por lo general las reclamaciones de este tipo no eran admisibles en principio. El Tribunal indicó que aunque los criterios de admisibilidad del Fondo no eran vinculantes para los tribunales nacionales, podían con todo utilizarse como referencia y de ningún modo constituían un obstáculo para obtener indemnización si se demostraba una relación de causalidad entre el daño supuesto y la contaminación resultante del siniestro del *Erika*. El Tribunal tomó nota de que el demandante había invocado como fundamento de su reclamación la cancelación de contratos para el arrastre aéreo de pancartas publicitarias sin aportar pruebas de tales cancelaciones. El Tribunal consideró que habida cuenta de que el demandante no vendía sus servicios directamente a los turistas sino a otras empresas del sector turístico (tales como casinos y parques recreativos), éste no había demostrado que hubiese una relación de causalidad directa entre la supuesta disminución del arrastre aéreo de tales pancartas y la contaminación, y que el demandante no había demostrado que la contaminación hubiese tenido repercusiones para el turismo después del 2000. Por tales razones, el tribunal rechazó la reclamación.

El demandante apeló contra la sentencia.

El Tribunal de Apelación de París dictó sentencia en octubre de 2008. En su sentencia el tribunal reconoció que la distinción hecha entre los demandantes que tratan directamente con los turistas y que por tanto son directamente afectados por una reducción en el número de turistas, y los demandantes que suministran bienes o prestan servicios a otras empresas del sector turístico pero no directamente a los turistas, está justificada a fin de evitar que las víctimas más afectadas por la contaminación, principalmente demandantes del sector de pesca, reciban una indemnización reducida por sus pérdidas, beneficiándose los demandantes cuyas reclamaciones tienen una relación de causalidad más remota con el recurso afectado por la contaminación. El Tribunal concluyó que el demandante no había probado que hubiese sufrido pérdidas ni la existencia de una relación de causalidad entre las supuestas pérdidas y la contaminación ocasionada por el *Erika* y por tal razón rechazó la reclamación.

El demandante no ha apelado contra la sentencia.

Tribunal de Casación

Cancelación de una fiesta del milenio

Un asegurador había presentado una reclamación subrogada contra el Fondo de 1992 de una cuantía de €630 000 (£609 000) respecto a una reclamación que había pagado a un grupo de hoteles de La Baule por las pérdidas sufridas debido a la cancelación de una importante fiesta del milenio prevista en la playa local. Dicho pago se había efectuado conforme a una póliza de seguro que cubría los costes de organización de la fiesta cancelada. El alcalde de La Baule había promulgado un Decreto de fecha 27 de diciembre de 1999 por el que se prohibía todo acceso a las playas, de resultas de lo cual hubo que cancelar la fiesta.

El Fondo de 1992 rechazó la reclamación por motivo de que el demandante no había presentado suficiente información que permitiera al Fondo evaluar las pérdidas y que el asegurador no había tenido en cuenta los ingresos percibidos por los hoteles durante el periodo de las festividades del milenio, que debían deducirse de la cuantía reclamada por las pérdidas debidas a la cancelación del evento.

En sentencia dictada en diciembre de 2004, el Tribunal de Comercio de Saint-Nazaire evaluó los ingresos durante el periodo de las festividades del milenio en €200 000 (£193 400). El Tribunal ordenó al propietario del buque, la Steamship Mutual y al Fondo de 1992 pagar al asegurador el saldo de €430 000 (£415 800).

El Fondo de 1992 apeló contra esta sentencia.

En noviembre de 2006, el Tribunal de Apelación de Rennes invalidó la sentencia del Tribunal de Comercio y desestimó la reclamación. Declaró que no estaba sujeto a los criterios de admisibilidad estipulados por el Fondo de 1992 pero que estos podían aportar una referencia útil para los tribunales nacionales. El Tribunal observó que la decisión del Consejo Municipal de La Baule en diciembre de 1999, previamente al derrame de hidrocarburos, de reducir de 1 400 m² a 800 m², la zona autorizada para las marquesinas bajo las cuales debían celebrarse las festividades había disminuido en un 50% el potencial de ingresos y las había hecho no lucrativas. El Tribunal manifestó también que la fuerte tempestad del 26 y 27 de diciembre de 1999 había impedido levantar las marquesinas, y que al haber ocasionado la tempestad daños al tejado del hotel frente al cual iban a celebrarse las festividades, se había creado un riesgo para los participantes. El Tribunal consideró evidente que, debido a los daños causados por el temporal, las festividades no habían podido celebrarse en aquella playa por motivos de seguridad. El Tribunal halló que, si bien en la decisión del alcalde de prohibir el acceso a la playa se hacía referencia a los hidrocarburos en la playa, ello no constituía en sí un obstáculo para celebrar las festividades bajo las marquesinas, y que no se habían podido levantar las marquesinas debido al temporal. En opinión del Tribunal, la decisión de cancelar las festividades era debida al temporal y no a la contaminación. Por consiguiente, el Tribunal de Apelación consideró 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 ninguna relación directa y concreta entre su obligación de resarcir al grupo de hoteles y el siniestro del *Erika*.

El demandante interpuso una apelación ante el Tribunal de Casación.

El Tribunal de Casación dictó sentencia en mayo de 2008, rechazando la apelación del demandante. En su sentencia, el Tribunal se mostró de acuerdo con los motivos expuestos por el Tribunal de Apelación y concluyó que la cancelación de la fiesta del milenio era debida al daño material irreparable causado por la tormenta ocurrida el 26 y 27 de diciembre de 1999, y que no existía un vínculo de causalidad entre la cancelación y la contaminación ocasionada por el siniestro del *Erika*.

Procesos judiciales de la Comuna de Mesquer contra Total

Consideraciones del Comité Ejecutivo en junio y octubre de 2007

En la sesión de junio de 2007, se informó al Comité que la Comuna de Mesquer había entablado una acción judicial contra Total ante los tribunales de Francia, alegando que la carga a bordo del *Erika* eran residuos según el Derecho europeo. Se mencionó además que el Tribunal de Casación había sometido esta cuestión al dictamen del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas. Se pidió al Director que explicase cuáles serían, en su caso, las consecuencias de estos procedimientos judiciales para el Fondo de 1992.

El Director informó al Comité que el Tribunal de Casación había sometido tres cuestiones al dictamen del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas (TJCE), a saber:

- Si el fueloil transportado como carga a bordo del *Erika* era de hecho un residuo conforme al Derecho europeo.
- Si una carga de fueloil que se había vertido accidentalmente de un buque, una vez que se hubiese mezclado con agua del mar y sedimentos, podía ser considerada como un residuo conforme al Derecho europeo.
- Si la carga a bordo del *Erika* no era un residuo sino que se convirtió en residuo tras el vertido accidental del buque, ¿se debía considerar a las empresas del grupo Total responsables del residuo, conforme al Derecho europeo, aunque la carga era transportada por un tercero?

Consideraciones del Comité Ejecutivo en junio de 2008

En la sesión de junio de 2008, el Comité tomó nota de la opinión jurídica de la abogada general Kokott del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas, quien señalaba, entre otras cosas, que el fueloil pesado debía ser tratado como un residuo cuando es vertido de un petrolero a consecuencia de un siniestro y se mezcla con agua y sedimentos, pero que esta disposición del Derecho europeo era compatible, a su juicio, con las disposiciones de los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992.

Consideraciones del Comité Ejecutivo en octubre de 2008

En la sesión de octubre de 2008, el Comité tomó nota de la sentencia dictada por el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas (TJCE) el 24 de junio de 2008.

El TJCE llegó a la conclusión de que el fueloil transportado como carga a bordo del *Erika* no era un residuo en el sentido de la Directiva 75/442 relativa a los residuos⁷, pero que una carga de fueloil vertido accidentalmente de un buque, después de haberse mezclado con agua y sedimentos, debía ser calificada de residuos en el sentido de la Directiva.

En su respuesta a la tercera cuestión, a saber, si en el momento del naufragio de un petrolero, puede obligarse al productor del fueloil pesado vertido al mar o al vendedor de ese fueloil y al fletador del buque que transportaba dicha sustancia a cargar con los costes inherentes a la eliminación de los residuos así generados, aun cuando la sustancia vertida al mar fuera transportada por un tercero, el TJCE manifestó que el Tribunal nacional puede considerar que el vendedor de tales hidrocarburos y fletador del buque que los transporta es el productor de dichos residuos, en el sentido de la Directiva, y, por lo tanto, el ‘poseedor anterior’ a efectos de la aplicación de dicha Directiva, si dicho Tribunal llega a la conclusión de que ese vendedor-fletador había contribuido al riesgo de que se produzca la contaminación ocasionada por el naufragio, en particular si no ha adoptado las medidas adecuadas para evitar tal incidente, como las relativas a la elección del buque.

El Director, tras estudiar la sentencia del TJCE y

discutirla con el abogado francés del Fondo de 1992, consideró que, aunque podría ser prematuro llegar a una conclusión sobre las posibles consecuencias que la sentencia del TJCE podría tener para los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992, parece ser que la sentencia había tenido en cuenta todos los compromisos internacionales pertinentes de los Estados Miembros de la UE, incluidos los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992; por consiguiente, tal parece que la sentencia no afectaría a la aplicabilidad de estos Convenios.

Sentencia del Tribunal de Casación

El Tribunal de Casación dictó sentencia en diciembre de 2008. En su decisión, el Tribunal de Casación siguió la asesoría del TJCE en su sentencia de junio de 2008. El Tribunal de Casación rechazó en parte una sentencia anterior del Tribunal de Apelación de Rennes en la que, si bien el Tribunal de Apelación había considerado como “residuos” el fueloil vertido mezclado con arena y agua, había rechazado la reclamación de la Comuna de Mesquer porque Total no se podía considerar como poseedor o productor de esos “residuos” en el sentido de la Directiva 75/442 relativa a los “residuos”. El Tribunal de Casación concluyó que el fueloil vertido y mezclado con agua del mar y sedimentos eran “residuos”, que Total se podía considerar como “poseedor anterior” y/o “productor” de los residuos en las circunstancias que indica el TJCE y que se podía exigir que el productor de los “residuos” cargase con el coste de eliminar los “residuos” si se demostrase que habían contribuido al riesgo de que ocurriese la contaminación causada por el naufragio.

El Tribunal de Casación ha transferido el caso al Tribunal de Apelación de Burdeos para que decida si Total contribuyó o no a que ocurriese la contaminación causada por el siniestro del *Erika*. Como algunas cuestiones conexas serán examinadas por el Tribunal de Apelación de París, que decidirá sobre la apelación de la sentencia del Tribunal de lo penal de París en enero de 2008 (véase la sección que trata del proceso penal arriba), es probable que el Tribunal de Apelación de Burdeos aplase su decisión hasta que el Tribunal de Apelación de París haya dictado su sentencia.

⁷ Directiva 75/442/CEE de 15 de julio de 1975 relativa a los residuos, modificada por la Decisión de la Comisión 96/350/CE de 24 de mayo de 1996.

15.2 AL JAZIAH 1

(Emiratos Árabes Unidos, 24 de enero de 2000)

Véase páginas 72-74.

15.3 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 2 500 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 (CRC de 1992).

Quedaron afectados amarraderos portuarios, diques secos y astilleros de reparación al norte del fondeadero, antes de que los hidrocarburos se desplazaran hacia el sur, fuera de la zona portuaria, y se depositasen en varias islas. Un contratista local emprendió operaciones de limpieza en el mar y en tierra.

Aplicabilidad del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y del Convenio del Fondo de 1992

El *Slops*, que fue matriculado en el Registro de Buques del Pireo en 1994, estaba originalmente proyectado y construido para el transporte de hidrocarburos a granel como carga. En 1995, fue objeto de una transformación importante, en el transcurso de la cual se le separó la hélice y sus máquinas fueron desactivadas y oficialmente precintadas. Se indicó que la finalidad de precintar las máquinas y separar la hélice 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 donde tuvo lugar el siniestro y había sido utilizado exclusivamente como unidad de almacenamiento y tratamiento de desechos oleosos. Se tenía entendido que los desechos

oleosos recobrados del *Slops* transformado fueron vendidos como fueloil de baja concentración.

En julio de 2000, el Comité Ejecutivo decidió que el *Slops* no debería considerarse 'buque' a los efectos del CRC de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992 y que por lo tanto estos Convenios no se aplicaban a este siniestro.

Reclamaciones de indemnización

En octubre de 2000, dos empresas griegas presentaron reclamaciones por los costes de las operaciones de limpieza y medidas preventivas por €1 536 528 (£1,5 millones) y €786 832 (£760 800) más intereses, respectivamente. Las empresas manifestaron que habían pedido al propietario del *Slops* que pagase los costes antes mencionados, pero él no lo había hecho.

En agosto de 2007, el Fondo recibió una carta de una tercera empresa griega pidiendo indemnización por una suma de US\$985 000 (£685 000) respecto a medidas preventivas llevadas a cabo en respuesta al siniestro. Dado que el siniestro se había producido en 2000, es decir habían transcurrido más de seis años desde que se produjo el siniestro y el demandante no había entablado acción judicial contra el Fondo de 1992 durante ese tiempo para evitar la prescripción de su derecho de indemnización (artículo 6 del Convenio del Fondo de 1992), se le informó de que su reclamación había prescrito.

Acciones judiciales

Procesos judiciales contra el propietario del *Slops*

En octubre de 2001 las dos empresas mencionadas entablaron acción judicial en el Tribunal de primera instancia del Pireo contra el propietario inscrito del *Slops*. Las empresas alegaron que el propietario del *Slops* les había encargado que efectuaran operaciones de limpieza y adoptasen medidas preventivas en respuesta al derrame de hidrocarburos. Manifestaron que habían solicitado al propietario del *Slops* que pagase los costes arriba mencionados, pero que él no lo había hecho.

En octubre de 2002, tuvo lugar una vista. El propietario del *Slops* no compareció en la vista y el Tribunal dictó sentencia en rebeldía contra él, el 13 de diciembre de 2002, por las cuantías reclamadas más intereses.

El propietario del *Slops* apeló contra la sentencia alegando que la evaluación de las reclamaciones era arbitraria, unilateral e injusta. No obstante, desistió de su apelación en octubre de 2007.

Procesos judiciales contra el Fondo de 1992

En febrero de 2002, las dos empresas entablaron una acción judicial por separado contra el Fondo de 1992 en el mismo Tribunal de primera instancia del Pireo. Las empresas manifestaron que el propietario matriculado no poseía bienes aparte del *Slops*, que había quedado destruido en el incendio y ni siquiera tenía valor de chatarra. Argumentaron que habían tomado todas las medidas razonables contra el propietario del *Slops*, a saber, acción judicial en su contra, investigación sobre su situación financiera, solicitud al Tribunal para que embargase los bienes del propietario y que éste fuese declarado en quiebra. Sostuvieron que, como el propietario era manifiestamente incapaz de satisfacer sus demandas, tenían derecho a una indemnización por parte del Fondo de 1992.

El Fondo de 1992 alegó en su defensa que el *Slops* no debía ser considerado como 'buque' a los efectos del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y del Convenio del Fondo de 1992.

Esta acción fue resuelta por el Tribunal en la misma vista de octubre de 2002 antes mencionada. El Tribunal dictó sentencia también en la misma fecha, es decir el 13 de diciembre de 2002.

Sentencia del Tribunal de primera instancia del Pireo

En su sentencia, el Tribunal falló que el *Slops* estaba comprendido dentro de la definición de 'buque' estipulada en el CRC de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992. El Tribunal consideró que el propietario del *Slops* no poseía otros bienes y que, en vista de la insolvencia financiera del propietario del *Slops*, los demandantes tenían derecho a reclamar al Fondo de 1992. El Tribunal ordenó al Fondo de 1992 pagar a las empresas €1 536 528 (£1,5 millones) y €786 832 (£768 800) respectivamente, es decir, las cuantías reclamadas, más los intereses legales devengados desde la fecha de presentación del auto judicial (12 de febrero de 2002) hasta la

fecha de pago, y costas de €93 000 (£89 900). El Fondo apeló contra esta decisión.

Sentencia del Tribunal de Apelación del Pireo

El Tribunal de Apelación dictó sentencia en febrero de 2004. El Tribunal, estimó que el *Slops* no cumplía los criterios exigidos por el CRC de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992 y desestimó las reclamaciones. El Tribunal interpretó el término 'buque' según se define en el artículo I.1 del CRC de 1992 como todo artefacto flotante en el mar que transporta hidrocarburos del lugar A al lugar B. Los demandantes apelaron contra esta decisión ante el Tribunal Supremo de Grecia.

Sentencia del Tribunal Supremo

El Tribunal Supremo dictó sentencia en junio de 2006. La mayoría de los jueces estimó que el Tribunal de Apelación había contravenido las disposiciones del derecho sustantivo de los Convenios de 1992 relativas a la definición de 'buque'. Por consiguiente, la mayoría juzgó que, en el momento del siniestro, el *Slops* debería ser considerado como 'buque' según la definición de los Convenios de 1992, ya que revestía el carácter de un artefacto flotante en el mar que, tras su transformación a una unidad flotante de almacenamiento (FSU), almacenaba productos de hidrocarburos a granel y, además, podía moverse por remolque, con el consiguiente riesgo de contaminación, sin que fuese necesario que hubiese ocurrido un siniestro durante el transporte de hidrocarburos a granel como carga, es decir durante una travesía.

El Tribunal Supremo, tras haber decidido que los Convenios de 1992 eran aplicables al siniestro, desestimó la sentencia del Tribunal de Apelación y remitió la causa de vuelta a ese Tribunal para que examinase el fondo de la cuestión en litigio, es decir la cuantía de la reclamación etc., teniendo en cuenta la decisión del Tribunal Supremo.

Sentencia del Tribunal de Apelación sobre el fondo de las reclamaciones

En febrero de 2008, el Tribunal de Apelación dictó sentencia confirmando la del Tribunal de primera instancia, que otorgaba a los demandantes la cuantía reclamada, es decir €2 323 360 (£2,2 millones) más los intereses

legales devengados desde la fecha de presentación del auto judicial (12 de febrero de 2002) hasta la fecha de pago y costas de €93 000 (£89 900).

La sentencia del Tribunal de Apelaciones era definitiva (es decir, una decisión definitiva en el sentido del artículo 8 del Convenio del Fondo de 1992), y que tenía carácter ejecutorio contra el Fondo de 1992.

En julio de 2008, el Fondo de 1992 pagó €4 022 099 (£3,2 millones) a las dos empresas en concepto de principal, intereses legales y costas.

Consideraciones del Comité Ejecutivo en su sesión de junio de 2008

En junio de 2008, el Comité Ejecutivo examinó si el Fondo de 1992 debía interponer una acción de recurso contra el Estado griego para recuperar las cuantías que el Fondo tendría que pagar en cumplimiento de la sentencia a consecuencia de ese siniestro.

El Comité tomó nota de que el *Slops* fue matriculado en Grecia, un Estado Contratante en los Convenios de 1992. También se tomó nota de que el *Slops* estaba cargando unos 5 000 m³ de agua oleosa, de los cuales entre 1 000 y 2 500 m³ se creía que eran hidrocarburos y que, por lo tanto, según la estimación más alta, el *Slops* transportaba más de 2 000 toneladas de hidrocarburos en el momento del siniestro. Se tomó nota de que, en todo caso, aunque el artículo VII.1 exige que el buque esté asegurado en todo momento cuando transporte realmente más de 2 000 toneladas de hidrocarburos a granel como carga, también ha de tenerse en cuenta la capacidad del buque, ya que en la práctica el seguro cubriría su capacidad de transporte en vez de la carga que realmente transporta en un momento dado. Se tomó nota de que, dado que el *Slops*, con 10 815 AB, podía transportar hasta unas 5 800 toneladas de hidrocarburos como carga, el hecho de que al menos la mitad del contenido fuese supuestamente agua no afectaría necesariamente la obligación de tener un seguro, y que puede argumentarse, por tanto, que el *Slops* debía haber tenido un seguro de responsabilidad por contaminación debida a hidrocarburos conforme al CRC de 1992.

También se tomó nota de que el Director había

considerado que del artículo VII del CRC de 1992, como lo interpretara el Tribunal Supremo griego se deduce que las autoridades griegas deberían haber verificado que el *Slops* tuviese un seguro tal y como se exige en dicho Convenio, pero que las autoridades griegas permitieron que el *Slops* comerciara sin disponer de un certificado de seguro en contravención del artículo VII.10. Se tomó nota además de que, por tal razón, el Director opinaba que el Estado griego había contravenido sus obligaciones contraídas en virtud del CRC de 1992.

Se tomó nota de que la cuantía total reclamada a raíz de este siniestro, es decir €2 323 360 (£2,2 millones) y US\$985 000 (£685 000), está muy por debajo del límite estimado del *Slops* conforme al artículo V del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, es decir, unos 8,2 millones de DEG (£7,7 millones). También se tomó nota, sin embargo, de que parecía que el propietario no tuviese la capacidad financiera para cumplir sus obligaciones y que, como resultado, el Fondo de 1992 tendría que pagar una indemnización que de otro modo habría sido cubierta por el asegurador del *Slops*, y por tanto sufriría una pérdida.

Se tomó nota de que, en vista de lo expuesto, el Director recomendó que el Comité Ejecutivo le diese instrucciones para examinar a fondo la posibilidad de interponer un recurso contra el Estado griego a fin de recuperar las sumas que el Fondo de 1992 tuviera que pagar como indemnización a raíz de este siniestro y para tomar entretanto todas las medidas necesarias destinadas a proteger los intereses del Fondo.

La delegación griega recordó que en la sesión del Comité Ejecutivo de octubre de 2007, había manifestado que en el momento del siniestro del *Slops* en 2000 el derecho griego no imponía ningún requisito de que las unidades flotantes de almacenamiento tuvieran seguro obligatorio. Dicha delegación añadió, sin embargo, que conforme a la legislación griega en vigor desde 2001, todo petrolero de cabotaje que transporte realmente menos de 2 000 toneladas de hidrocarburos persistentes como carga, así como toda unidad flotante de almacenamiento matriculada en Grecia, permanente o no, en aguas territoriales griegas, independientemente de

la cantidad de hidrocarburos persistentes almacenados a granel a bordo, estaba obligada a tener un seguro suficiente u otra garantía financiera por daños debidos a la contaminación por hidrocarburos.

La delegación griega recordó además que había manifestado que no se había pedido a las autoridades competentes griegas intervenir en los procesos judiciales iniciados por las dos empresas griegas anticontaminación en 2002 y que el Estado griego no tenía ningún interés legítimo para intervenir en esos procesos judiciales. Dicha delegación recordó que, en su opinión, se había aclarado la incertidumbre legal en los procesos judiciales que terminaron con la sentencia dictada por el Tribunal Supremo griego que, según el artículo 7.6 del Convenio del Fondo de 1992, es vinculante para las partes involucradas en esos procesos, a saber el Fondo de 1992 y las dos empresas anticontaminación pero no para el Gobierno griego, ya que no era parte en esos procesos. Recordó además que había subrayado que, en virtud del artículo 6 del Convenio del Fondo de 1992, no se podía entablar acción una vez transcurridos seis años a partir de la fecha del siniestro que había causado los daños.

La delegación griega señaló de nuevo los puntos formulados en octubre de 2007, que se resumen arriba, y añadió que, basándose en esos argumentos, creía que las autoridades griegas no estaban en contravención de sus obligaciones en virtud del CRC de 1992 y que, por tanto, no existían motivos sólidos para recurrir contra el Estado griego.

Varias delegaciones expresaron dudas sobre si estaba justificado un recurso en este caso particular. Esas delegaciones recordaron que el Comité Ejecutivo había decidido en julio de 2000 que el *Slops* no era un 'buque' conforme a los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992 y que, por lo tanto, dichos Convenios no se aplican a este siniestro. Dichas delegaciones manifestaron que, dada la anterior decisión adoptada por el Comité, no sería coherente que el Fondo de 1992 recurriera contra el Estado griego invocando que el *Slops* era un 'buque'. Se señaló que en este caso la decisión de recurrir contra el Estado griego tendría consecuencias de política, pues el Comité habría de reconsiderar su decisión

con respecto a la definición de 'buque'.

Algunas delegaciones señalaron que en el momento del siniestro no se podía culpar al Estado griego de no exigir que el *Slops* tuviera seguro.

Varias delegaciones manifestaron que no habían estado de acuerdo con la interpretación de la definición de 'buque' adoptada por la Asamblea en octubre de 1999, que acogían con beneplácito la decisión del Tribunal Supremo de Grecia y que debe examinarse de nuevo la definición de 'buque' en los Convenios para incluir las unidades flotantes de almacenamiento que no están en travesía.

La mayoría de las delegaciones estaban de acuerdo en que la Secretaría debía examinar más a fondo la cuestión antes de tomar una decisión acerca de si el Fondo de 1992 debía recurrir en este caso. El Comité Ejecutivo encomendó al Director que examinara de nuevo esta cuestión, teniendo en cuenta todas las repercusiones de política de la misma, en particular las decisiones anteriores adoptadas por los órganos rectores del Fondo de 1992 sobre la definición de 'buque', y que informase al Comité en su siguiente sesión de octubre de 2008.

Consideraciones del Comité Ejecutivo en su sesión de octubre de 2008

En su sesión de octubre de 2008, el Comité Ejecutivo examinó el análisis del Director acerca de la posibilidad de interponer recurso contra el Estado griego, teniendo en cuenta el dictamen jurídico adicional del abogado griego del Fondo de 1992, y la política del Fondo relativa a la interposición de recurso y sobre la definición de 'buque'.

Propuesta para una solución integrada: interpretación de la política del Fondo con respecto a la interposición de recursos

Se tomó nota de que tras haber estudiado la situación y tenido en cuenta las decisiones anteriores de los órganos rectores acerca de la definición de 'buque', así como las opiniones expresadas por los Estados Miembros en las sesiones anteriores del Comité Ejecutivo, el Director había propuesto que la política del Fondo de 1992 con respecto a la interposición de

recursos establecida en abril de 1995 por el Comité Ejecutivo del Fondo de 1971 en relación con el siniestro del *Río Orinoco* se mantenga, pero en el entendimiento de que normalmente no se considerará 'apropiado' interponer recurso contra un Estado Miembro cuando su actuación haya estado en todos los aspectos del caso en consonancia con la política establecida del Fondo de 1992.

También se tomó nota de que, si el Comité Ejecutivo adoptara esta interpretación de la política sobre la interposición de recursos, le correspondería a éste determinar si la aplicación de la política al caso del *Slops* llevaría a concluir que el Fondo de 1992 habría de interponer recurso contra el Estado griego, pero que el Director entendía que, basándose en esa interpretación, el Fondo de 1992 no debería interponer recurso contra el Estado griego.

Algunas delegaciones declararon que en su opinión no era necesario modificar la política del Fondo de 1992 relativa a la interposición de recursos, pues la política actual implicaba que no se interpondría ningún recurso contra ningún Estado Contratante que hubiese respetado las diversas políticas establecidas por el Fondo. Esas delegaciones estimaron que, dado que el Estado griego había actuado en consonancia con la política del Fondo de 1992 relativa a la definición de 'buque', el Fondo no debería interponer recurso contra el Estado griego.

Todas las delegaciones que hicieron uso de la palabra coincidieron con la política del Fondo de 1992 de interponer recurso siempre que fuera posible; consideraban, no obstante, que si el Estado había actuado en todos los aspectos pertinentes de conformidad con la política del Fondo de 1992, no resultaría apropiado que el Fondo de 1992 interpusiera recurso contra dicho Estado.

El Comité Ejecutivo apoyó la interpretación de la política del Fondo de 1992 sobre interposición de recursos que había propuesto el Director y decidió no interponer recurso contra el Estado griego.

Consideraciones más generales de política: la definición de 'buque'

El Comité tomó nota de que en opinión del

Director existía la posibilidad de un trato desigual a raíz de que los tribunales en algunos Estados Miembros aplicarían la definición de 'buque' conforme a la política del Fondo de 1992, mientras que en otros Estados Miembros aplicarían una definición más amplia de 'buque' como había sucedido en el Tribunal Supremo de Grecia.

Se tomó nota de que el Director consideraba que, si bien el Fondo de 1992 puede optar al determinar su política sobre el particular entre una interpretación más amplia y otra más estrecha de la definición de 'buque', elegir la más estrecha equivaldría muy probablemente a crear una situación que haría que en algunos Estados Miembros la política restrictiva del Fondo sobre la definición de 'buque' sería avalada por los tribunales, los cuales rehusarían la cobertura respecto a determinados siniestros, mientras que en otros Estados Miembros los tribunales adoptarían una actitud más abierta y considerarían cubiertos por dicho régimen siniestros similares. El Comité también tomó nota de que, como cabría esperar que los gobiernos de los Estados Miembros basaran en la política oficial del Fondo de 1992 sus prescripciones sobre seguros, notificación de cantidades de hidrocarburos recibidos etc., dicha situación se traduciría en el trato desigual de los demandantes, así como en el trato desigual de los propietarios de buques y de los receptores de hidrocarburos, dependiendo del Estado Miembro en el que los daños se hubieren producido, dónde estaba operando el buque o de dónde se hubiesen recibido los hidrocarburos, y que el caso del *Slops* constituía un ejemplo de ello.

Se tomó nota también de que adoptar una interpretación más amplia de la definición de 'buque', en la opinión del Director, obviaría esta situación y, a efectos del seguro, contribuciones y cobertura, colocaría en un mismo plano a los propietarios de buques, los contribuyentes y los demandantes en todos los Estados Miembros.

Por las razones expuestas arriba, el Director propuso que los órganos rectores examinasen la conveniencia de revisar la política del Fondo de 1992 sobre la definición de 'buque'.

Diversas delegaciones declararon que el Fondo de 1992 no debería modificar su política sobre la

definición de 'buque', dado que esa política había sido adoptada por la Asamblea siguiendo la recomendación del Grupo de Trabajo y era, en su opinión, la política apropiada. Estas delegaciones señalaron que modificar la política del Fondo no sería garantía de que los tribunales de los Estados Miembros aplicasen la nueva política y que no procedía modificarla como consecuencia de la sentencia ocasional dictada por el tribunal de un Estado Contratante. Se apuntó que, para que los tribunales nacionales tuviesen en cuenta una definición modificada de 'buque', sería preciso modificar el texto de los Convenios de 1992, pues los tribunales nacionales sólo están vinculados por los mismos Convenios.

La mayoría de las delegaciones recordaron, no obstante, que cuando se examinó la definición de 'buque' en el 2º Grupo de Trabajo intersesiones del Fondo de 1992, establecido por la Asamblea en su 3ª sesión en octubre de 1998, surgieron opiniones contrapuestas. Estas delegaciones declararon que la política del Fondo debería evolucionar y que la decisión del Tribunal Supremo de Justicia griego constituía un precedente que no se ajustaba a la política del Fondo de 1992. Estas delegaciones añadieron que en su opinión el Fondo de 1992 debería tener en cuenta las decisiones de los tribunales nacionales.

Sea como fuere, la mayoría de las delegaciones estuvieron de acuerdo en que el Director examinase la cuestión más a fondo y presentase un documento en la sesión de octubre de 2009 de la Asamblea del Fondo de 1992, pues correspondería a la Asamblea tomar la decisión.

El Comité Ejecutivo encargó al Director que examinase de nuevo la política del Fondo de 1992 en lo referente a la definición de 'buque' y presentase un documento para que la Asamblea lo considerase en la sesión de octubre de 2009.

15.4 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 63 000 toneladas. 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 Fondo de 1992 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 Reclamaciones del *Erika*. El Fondo de 1992 decidió también trasladar la Oficina de Reclamaciones de La Coruña a la oficina local del experto que está en las proximidades.

Responsabilidad del propietario del buque

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

Cuantía máxima disponible en virtud del Convenio del Fondo de 1992

La cuantía máxima de indemnización en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992 es de 135 millones de DEG por siniestro, incluida la suma pagada por el propietario del buque y su asegurador (artículo 4.4 del Convenio del Fondo de 1992). Esta cuantía debe convertirse a la moneda nacional, utilizando como base el valor que tenga la moneda de que se trate en relación con el DEG en la fecha de la decisión de la Asamblea acerca de la primera fecha del pago de indemnización.

Aplicando los principios estipulados en el caso del *Nakhodka*, el Comité Ejecutivo decidió en febrero de 2003 que la conversión en el caso del *Prestige* se hiciese sobre la base del valor de esa moneda con referencia al DEG en la fecha de la aprobación del Acta de las Decisiones del Comité de dicha sesión, es decir el 7 de febrero de 2003. Por consiguiente, 135 millones de DEG corresponden a €171 520 703 (£165,8 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 teniendo en cuenta las cifras facilitadas por las delegaciones de los tres Estados afectados y una valoración de los expertos del Fondo de 1992, que indicaba que la cuantía total de los daños podría alcanzar la elevada cifra de €1 000 millones (£966,9 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 €1 050 millones (£1 015 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	€500 000 000
Francia	€70 000 000
Portugal	€3 000 000
Total	€573 000 000

El Director por consiguiente consideró que el nivel de pagos 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 €56 365 000 (£38,5 millones). 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.

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 2008, la Oficina de Reclamaciones de La Coruña había recibido 844 reclamaciones por un total de €1 020,7 millones (£986,9 millones). Entre ellas figuran 14 reclamaciones del Gobierno español por un total de €968,5 millones (£936,4 millones). El cuadro de la página 98 presenta un desglose de las diferentes categorías de reclamaciones recibidas por la Oficina de Reclamaciones de La Coruña al 31 de diciembre de 2008.

⁸ €171,5 millones / €573 millones = 29,9%

Categoría de reclamación (España)	No. de reclamaciones	Cuantía reclamada €
Daños materiales	232	2 066 103
Limpieza	17	3 011 744
Maricultura	14	20 198 328
Pesca y marisqueo	180	3 610 886 ⁹
Turismo	14	688 303
Elaboradores/vendedores de pescado	299	20 830 377
Varios	74	1 775 068
Gobierno español	14	968 524 084
Total	844	1 020 704 893

Al 31 de diciembre de 2008, 761 (91,69%) de las reclamaciones que no eran del Gobierno español se habían evaluado en €3,9 millones (£3,8 millones). Se habían efectuado pagos provisionales por un total de €523 243 (£506 000)¹⁰ respecto a 171 de las reclamaciones evaluadas, fundamentalmente al 30% de la cuantía valorizada. De las reclamaciones restantes, 3 esperaban aclaración, 171 esperaban respuesta del reclamante, 53 esperaban nueva documentación, 413 (por un total de €29,9 millones (£28,2 millones)) se habían rechazado y 19 fueron retiradas por los reclamantes.

Francia

Al 31 de diciembre de 2008, se habían recibido 482 reclamaciones por un total de €109,6 millones (£87,4 millones) de la Oficina de Reclamaciones en Lorient. El cuadro a continuación presenta un

desglose de las diferentes categorías de reclamaciones recibidas por la Oficina de Reclamaciones de Lorient al 31 de diciembre de 2008.

De las 482 reclamaciones presentadas a la oficina de reclamaciones, se había evaluado el 94% al 31 de diciembre de 2008. Muchas de las reclamaciones restantes carecen de suficiente documentación de apoyo, documentación que se había pedido a los reclamantes. Se habían evaluado cuatrocientas cincuenta y dos reclamaciones en €49,9 millones (£48,2 millones) y se habían efectuado pagos provisionales por un total de €5 millones (£4,8 millones) al 30% de la cuantía valorizada respecto a 336 reclamaciones. Las reclamaciones restantes esperan respuesta de los reclamantes o están siendo examinadas de nuevo a

Categoría de reclamación (Francia)	No. de reclamaciones	Cuantía reclamada €
Daños materiales	9	87 772
Limpieza	61	10 512 569
Maricultura	126	2 336 501
Marisqueo	3	116 810
Embarcaciones de pesca	59	1 601 717
Turismo	195	25 166 131
Elaboradores/vendedores de pescado	9	301 446
Varios	19	2 029 820
Gobierno francés	1	67 499 154
Total	482	109 651 920

⁹ Se ha retirado una reclamación de un total de €132 millones (£105,2 millones) de un grupo de 58 asociaciones a raíz de un acuerdo transaccional con el Gobierno español.

¹⁰ Se han deducido los pagos de indemnización efectuados por el Gobierno español a los reclamantes al calcular los pagos provisionales.

raíz del desacuerdo de los reclamantes con la cuantía valorizada. Se han rechazado cincuenta y cuatro reclamaciones por un total de €3,7 millones (£3,6 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 (£65,3 millones) en relación con los costes contraídos por limpieza y medidas preventivas. El Fondo de 1992 y el London Club han evaluado provisionalmente la reclamación en €31,2 millones (£30,2 millones). El Gobierno francés ha facilitado nueva documentación desde entonces. Los expertos del Fondo llevan a cabo una nueva evaluación detallada de la reclamación.

Otras 61 reclamaciones, por un total de €10,5 millones (£10,2 millones), han sido presentadas por las autoridades locales por costes de operaciones de limpieza. Se han evaluado 52 de estas reclamaciones en €4,4 millones (£4,3 millones). Se han efectuado pagos provisionales por un total de €1,2 millones (£1,16 millones) respecto a 37 reclamaciones al 30% de las cuantías valorizadas.

Ciento veintiséis reclamaciones han sido presentadas por ostricultores por un total de €2,3 millones (£2,2 millones) por pérdidas supuestamente sufridas a consecuencia de la resistencia del mercado debida a la contaminación. Los expertos contratados por el London Club y el Fondo de 1992 han examinado estas reclamaciones, y al 31 de diciembre de 2008, 120 de ellas, por un total de €1,9 millones (£1,8 millones), habían sido evaluadas en €468 231 (£453 000). Se han efectuado pagos por un total de €127 539 (£123 000) respecto a 85 de estas reclamaciones al 30% de las cuantías evaluadas.

Al 31 de diciembre de 2008, la oficina de reclamaciones había recibido 195 reclamaciones relacionadas con el turismo por un total de €25,2 millones (£24,2 millones). Ciento ochenta y cinco de estas reclamaciones habían sido evaluadas en un total de €12,9 millones (£12,5 millones) y se habían efectuado pagos provisionales por un total de €3,6 millones (£3,5 millones) al 30% de las cuantías evaluadas con respecto a 144 reclamaciones.

Portugal

En diciembre de 2003, el Gobierno portugués presentó una reclamación de €3,3 millones (£2,9 millones) respecto a los costes contraídos por limpieza y medidas preventivas. La documentación adicional presentada en febrero de 2005 incluía una reclamación complementaria de €1 millón (£967 000), también respecto a limpieza y medidas preventivas. Las reclamaciones fueron evaluadas finalmente en €2,2 millones (£2,1 millones). El Gobierno portugués aceptó esta evaluación. En agosto de 2006, el Fondo de 1992 efectuó un pago de €328 488 (£222 600), correspondiente al 15% de la evaluación definitiva. Ello no excluye un 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 presentó un total de 14 reclamaciones por una cuantía de €968,5 millones (£936,5 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 sobre la base de la legislación nacional (Reales Decretos-Ley), desgravación fiscal a empresas afectadas por el derrame, costes de administración, costes relativos a campañas publicitarias, costes contraídos por administraciones locales y pagados por el Gobierno, costes contraídos en el pago de las reclamaciones basadas en la legislación nacional (Reales Decretos-Ley)¹¹, costes contraídos por 67 ayuntamientos que habían sido pagados por el Gobierno, costes contraídos por las regiones de Galicia, Asturias, Cantabria, País Vasco y costes contraídos respecto al tratamiento de los residuos oleosos.

Extracción de los hidrocarburos del pecio

La reclamación por la extracción de los hidrocarburos del pecio, originalmente de €109,2 millones (£105,6 millones), se redujo a €24,2 millones (£23,4 millones) para tener en cuenta los fondos obtenidos de otra fuente (véase abajo).

En su sesión de febrero de 2006, el Comité

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.



Prestige: Marea baja con restos de hidrocarburos en las rocas y la zona intermareal superior

Ejecutivo decidió que algunos de los costes contraídos en 2003 antes de la extracción de los hidrocarburos procedentes del pecio, con respecto a la operación de taponar las fugas de hidrocarburos del pecio y diversas inspecciones y estudios que eran pertinentes para la evaluación del riesgo de contaminación presentado, 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). De conformidad con la decisión del Comité Ejecutivo, la reclamación ha sido evaluada en €9 487 996,83 (£9,2 millones).

Pagos al Gobierno español

La primera reclamación recibida del Gobierno español en octubre de 2003 por €383,7 millones (£371 millones) fue evaluada provisionalmente en diciembre de 2003 en €107 millones (£103,5 millones), y el Fondo de 1992 efectuó un pago de €16 050 000 (£11,1 millones), correspondiente al 15% de la evaluación provisional. El Fondo de 1992 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 (£293 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 €383,7 millones (es decir €57 555 000) y el 15% de la cuantía preliminar evaluada de la reclamación del Gobierno, (€16 050 000). Dicho pago se efectuó contra una garantía bancaria que proporcionó el Gobierno español, que cubre la diferencia arriba mencionada (es decir €41 505 000), del Instituto de Crédito Oficial, un banco español de gran solvencia en el mercado financiero, y el compromiso del Gobierno español de reembolsar toda cuantía del pago que decidiera el Comité Ejecutivo o la Asamblea.

Como ya se ha mencionado, en marzo de 2006 el Fondo de 1992 efectuó un pago adicional de €56 365 000¹² (£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

¹² Véase la sección sobre el nivel de pagos, páginas 96 a 97.

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 suscitados en esta evaluación provisional fue que el Gobierno español ha presentado más información, que los expertos del Fondo de 1992 la han analizado, y a este respecto el Fondo de 1992 ha facilitado una reevaluación.

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 han examinado los expertos del Fondo de 1992. En febrero de 2008 las cuestiones suscitadas por el Gobierno español fueron discutidas con representantes del Gobierno.

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 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 había comenzado una investigación penal sobre la causa del siniestro. Posteriormente, el juez llegó a un acuerdo con el juzgado de lo penal de Corcubión por el cual el expediente penal fue transferido de Brest a Corcubión.

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 ocho de estas reclamaciones son de personas que han presentado reclamaciones directamente al Fondo de 1992, a través de la Oficina de Reclamaciones de La Coruña. El Juzgado ha facilitado detalles de las reclamaciones hechas en algunas de estas acciones judiciales, que están siendo examinados por los expertos contratados por el Fondo de 1992. La Oficina de reclamaciones ha tramitado 161 de las reclamaciones presentadas al Juzgado, dos de las cuales han sido liquidadas y pagadas en una suma de €2 140 (£2 000).

Mil novecientas sesenta y nueve de estas reclamaciones han sido pagadas por el Gobierno español, conforme a los Reales Decretos-Ley¹³ o por el Fondo de 1992 a través de la Oficina de Reclamaciones de La Coruña. Varios reclamantes que han sido pagados por el Gobierno español, conforme a los Reales Decretos-Ley, han retirado sus reclamaciones de las acciones 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 1 878 reclamantes o grupos de reclamantes. Varios reclamantes han entablado también acciones judiciales y el Juzgado examina si esos reclamantes tienen derecho a unirse al proceso.

Acciones judiciales en Francia

Doscientos treinta y dos reclamantes han entablado acción judicial contra el propietario del buque, el London Club y el Fondo de 1992, en 16 Tribunales de Francia solicitando indemnización por un total aproximado de €131 millones (£126,7 millones), incluidos €67,7 millones (£65,5 millones) reclamados por el Gobierno francés.

Los Tribunales han otorgado suspensión de la instancia en 29 acciones judiciales a fin de dar tiempo a las partes para debatir las reclamaciones extrajudicialmente. Los Tribunales han dictado dos sentencias en 2008 (véase abajo) y 31 reclamantes han retirado sus acciones judiciales desde 2005. Por lo tanto, quedan 199 reclamantes con acciones judiciales pendientes en los Tribunales, solicitando indemnización por un total de €93,4 millones (£90,3 millones).

Unos ciento cuarenta reclamantes franceses, incluidas varias comunas, se han unido al proceso judicial en Corcubión, España.

Sentencias en Tribunales de Francia**Tribunal de primera instancia de Mont-de-Marsan**

El propietario de un hotel de pensiones con desayuno entabló una acción judicial en el Tribunal de primera instancia de Mont-de-Marsan reclamando €25 501 (£24 660) por pérdida de ingresos contraída a consecuencia del siniestro del *Prestige*. El hotel abrió en marzo de 2003 pero había cerrado ese mismo año. El Fondo de 1992 había evaluado las pérdidas del reclamante, en la cuantía de €451 (£436) sobre la base de los resultados registrados por otras compañías de la misma zona con una actividad similar. El reclamante, que había basado la reclamación en un plan comercial, no estaba de acuerdo con la evaluación del Fondo.

¹³ El Gobierno español ha rechazado unas 397 reclamaciones, conforme a los Reales Decretos-Ley.

En sentencia dictada en marzo de 2008, el Tribunal estuvo de acuerdo con la evaluación de la reclamación hecha por el Fondo de 1992.

En la fecha de edición de este documento el reclamante no había apelado contra la sentencia.

Tribunal Civil de Rochefort-sur-Mer

Dos asociaciones de ostricultores y una asociación para la defensa de los profesionales del mar entablaron una acción judicial en el Tribunal Civil de Rochefort-sur-Mer contra el Fondo de 1992, el propietario del buque, su aseguradora, el Estado español y la ABS reclamando €100 millones (£96,7 millones), luego reducidos a €10 millones (£9,7 millones). La reclamación era por pérdidas económicas y daños a la imagen de su profesión. El Fondo de 1992 rechazó la reclamación por no ser admisible en virtud de los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992. El Fondo argumentó además en el Tribunal que las reclamaciones habían prescrito, ya que los reclamantes no habían entablado acción judicial contra el Fondo de 1992 dentro de los tres años siguientes a la fecha en que ocurrieron los daños, ni habían notificado al Fondo de 1992 sobre una acción contra el propietario del buque dentro de ese plazo.

En sentencia dictada en mayo de 2008, el Tribunal estuvo de acuerdo con los argumentos del Fondo de 1992 y rechazó la reclamación.

Acciones judiciales en Portugal

El Gobierno portugués entabló acción judicial en el Juzgado Marítimo de Lisboa contra el propietario del buque, el London Club y el Fondo de 1992 reclamando indemnización de €4,3 millones (£4,2 millones). Tras el acuerdo sobre la reclamación referida arriba, 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 (£486,9 millones) y posteriormente se estimaba excederían de US\$1 000 millones (£695,5 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 venia 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.

Para los pormenores, sobre la defensa de inmunidad soberana, la aportación de pruebas del expediente penal en Corcubión y de los registros financieros, se hace referencia en el Informe Anual de 2007 (páginas 101 a 104).

Aportación de pruebas de comunicaciones por correo electrónico

El juez asignado para supervisar la aportación de pruebas en el caso del Tribunal de Distrito de Nueva York, otorgó una moción de la ABS de obligar al Estado español a presentar ciertos documentos electrónicos. Como España, en opinión del juez, no le dio pleno cumplimiento, éste impuso sanciones contra España adjudicando a la ABS sus costas relacionadas con la moción. España presentó objeciones a las resoluciones del juez, exigiendo que fuesen revisadas por el juez del Tribunal de Distrito asignado a la causa. En agosto de 2008, el juez del Tribunal de Distrito rechazó las objeciones de España y confirmó las decisiones del juez asignado para supervisar la aportación de pruebas.

La ABS actuando como ‘el práctico o cualquier otra persona que, (...), preste servicios para el 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 agente o empleado del propietario del buque u ‘otra persona que... preste servicios para el buque’ y que por tanto, conforme al artículo III.4 a) y b) del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 no podrá promoverse ninguna reclamación de indemnización de daños ocasionados por contaminación, a menos que los daños hayan sido originados por una acción u omisión personal 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 ha sostenido además que, conforme al artículo IX.1 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 toda acción de indemnización, como la cursada por el Estado español en el Tribunal de Nueva York, sólo se puede incoar en los tribunales de un Estado Contratante. Como los Estados Unidos no eran un Estado Contratante del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y los daños debidos a contaminación habían ocurrido en España, la ABS sostuvo que los tribunales de los Estados Unidos no eran competentes para escuchar la causa.

El Estado español se opuso a la solicitud de ABS, argumentando que las sociedades de clasificación no se pueden considerar agentes ni empleados del propietario del buque ni persona que presta

servicios al buque, dentro del significado del artículo III.4 a) y b) del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 respectivamente. España negó que la ABS entrase en la categoría del artículo III.4 b) como ‘el práctico o cualquier otra persona que, sin ser tripulante, preste servicios para el buque’, argumentando que ‘cualquier otra persona’ se refiere a una persona similar a un práctico o un tripulante en su relación con el propietario, que preste servicios del tipo prestado por un práctico o un tripulante del buque, y que ‘cualquier otra persona’ como se emplea en el artículo III.4 b) se refiere a personas que intervienen en la navegación o explotación del buque en la travesía del siniestro en cuestión. En apoyo de su argumento, el Estado español se basaba en la regla de construcción *ejusdem generis*, que dispone que, cuando una palabra o frase general sigue a una lista de personas o cosas específicas, la palabra o frase general ha de interpretarse para incluir solamente a las personas o cosas del mismo tipo que las enumeradas.

En apoyo de su moción, España presentó declaraciones de expertos jurídicos que habían asistido a las conferencias diplomáticas de 1969 y 1984. Ambas declaraciones de expertos adoptan la postura de que no era intención que el artículo III.4 b) abarcara a las sociedades de clasificación.

El Estado español argumentó además que, como los Estados Unidos no eran signatario del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, las disposiciones jurisdiccionales del artículo IX.1 del Convenio no eran vinculantes para sus tribunales.

En enero de 2008, el Tribunal de Nueva York aceptó el argumento de ABS de que ésta está comprendida en la categoría de ‘otras personas que presten servicios para el buque’ conforme al artículo III.4 b) del CRC de 1992. El Tribunal argumentó que el texto del tratado tenía que interpretarse de conformidad con el significado corriente dado a los términos del tratado en su contexto y a la luz de su objeto y fin. Argumentó además que no se aplica la regla de construcción *ejusdem generis* porque solamente ha de emplearse cuando hubiera incertidumbre respecto al significado de una cláusula particular en un estatuto. El Tribunal no halló incertidumbre o ambigüedad en la redacción del artículo III.4 b) y, por consiguiente, halló que no tenía que referirse a *ejusdem generis*, historial de negociación u otras fuentes extrínsecas.

El Tribunal argumentó asimismo que, conforme al artículo IX.1 del CRC de 1992, España solamente podía hacer reclamaciones contra la ABS en sus propios tribunales y, por consiguiente, concedió la moción de ABS de sentencia sumaria, desestimando la demanda del Estado español.

En su decisión, el Tribunal denegó además todas las mociones pendientes como no procesables ahora, excepto para las mociones sobre sanciones por el incumplimiento de España con solicitudes de aportación de pruebas relativas a correos electrónicos.

El Estado español apeló contra la decisión del Tribunal de Nueva York. La ABS apeló también contra la decisión del Tribunal de desestimar sus contrademandas por no tener jurisdicción. El Estado español presentó también una moción ante el Tribunal de Apelación solicitando que se desechase la apelación de la ABS.

En su apelación España argumentó que, como los Estados Unidos no son parte en el CRC de 1992, la ABS como empresa nacional de los Estados Unidos no tiene la calidad para hacer valer sus derechos en virtud del CRC de 1992 en un tribunal de los Estados Unidos, que el CRC de 1992 no puede denegar jurisdicción a un tribunal federal, y que el artículo IX.1 del CRC de 1992 se aplica solamente a reclamaciones en virtud del régimen de indemnización del CRC de 1992 y no a las reclamaciones de España contra la ABS, que se rigen por otra legislación. El Estado español argumentó también que los principios de la interpretación de tratados requieren la consideración del texto, la intención del redactor, fallos judiciales de los Estados Contratantes del CRC de 1992 y otras autoridades, todo lo cual demostraba que el artículo III.4 b) del CRC de 1992 no brinda inmunidad a las sociedades de clasificación como la ABS. El Estado español argumentó además que, incluso si el artículo III.4 b) no se aplicase a las sociedades de clasificación, su inmunidad no cubre la conducta temeraria alegada contra la ABS.

La ABS se opuso a la apelación de España y contraapeló a su vez, argumentando que, si se permitiese a España dar curso a su demanda contra la ABS en los Estados Unidos, deberían ser restablecidas las contrademandas de la ABS, que habían sido desestimadas por el Tribunal de

Distrito como no lógicamente relacionadas con la demanda de España. El Estado español interpuso una moción ante el Tribunal de Apelación para desestimar la contraapelación de la ABS pero dicha moción fue denegada.

En su contestación a la apelación del Estado español, la ABS argumentó que el artículo IX.1 del CRC de 1992 dice claramente que 'sólo podrán promoverse reclamaciones de indemnización ante los tribunales de ese o de esos Estados Contratantes' y que el Tribunal de Distrito escogió no ejecutar su jurisdicción para no permitir a España ignorar la obligación que le impone el CRC de 1992 de procurar indemnización en los tribunales de España. La ABS argumentó además que no hay pruebas de conducta intencional o temeraria por su parte que diese lugar a contaminación.

El Estado español presentó una contestación a la ABS argumentando que la ubicación de la ABS en los Estados Unidos y la presencia de testigos y documentos clave en ese país, legitimaba la elección allí de jurisdicción por parte de España y que, como los Estados Unidos no habían ratificado el CRC de 1992, sus tribunales no tenían obligación de aplicar el CRC de 1992. En su contestación, España renovó también su argumento de que la cláusula III 4) sólo se aplica a personas que presten servicios al buque en la 'travesía del siniestro' y no a personas como la ABS, que prestaron sus servicios muchos meses antes, y apoyó su argumento fundándose en la decisión del Tribunal de lo penal de París respecto al siniestro del *Erika* (véanse páginas 80 y 81).

Se ha previsto que tendrá lugar una audiencia en el Tribunal de Apelación en marzo de 2009.

Solicitud de la presentación de un escrito en calidad de *amicus curiae* en apoyo de la apelación del Estado español

El Estado español pidió al Fondo de 1992 que presentase un escrito en calidad de *amicus curiae* ante el Tribunal de Apelación de Nueva York. El Comité Ejecutivo, en su 40ª sesión celebrada en marzo de 2008, consideró si el Fondo debía presentar tal escrito. El Director opinaba que se podría muy bien criticar la decisión adoptada por el Tribunal de que la ABS está comprendida dentro de la disposición del artículo III.4 b) del CRC de 1992, ya que parece cuestionable que



Prestige: Trabajadores despejando desechos oleosos de una playa

una sociedad de clasificación, que realiza un reconocimiento técnico del buque en ciertos intervalos, por lo regular bastante largos, sea considerada esa persona simplemente basándose en la parte muy general de la redacción de la disposición ('... cualquier otra persona que ... preste servicios para el buque'). Se tomó nota además de que, en una situación similar, el Tribunal de lo penal de París en el proceso del *Erika* había llegado recientemente a la conclusión opuesta, es decir que RINA no podía ser considerada como comprendida dentro del artículo III.4 b) del CRC de 1992.

El Director opinaba que se deberían tener en cuenta otras consideraciones, a saber:

- Si fuese apropiado que el Fondo de 1992, como organización intergubernamental, entrara en procedimientos judiciales en un Estado no Miembro sobre cuestiones fuera del ámbito del Convenio;
- si fuese apropiado que el Fondo de 1992 interviniese en procedimientos judiciales no directamente relacionados con el cumplimiento de sus funciones fundamentales en virtud de los Convenios,

es decir el pago de indemnización a las víctimas de siniestros debidos a la contaminación por hidrocarburos en Estados Miembros;

- que la decisión se adoptó en un tribunal de rango inferior, lo que probablemente haría que la decisión fuese de poco valor relativo como precedente para juzgar futuros casos en un Estado Miembro sobre la base de los Convenios; y
- que representaría una desviación de la decisión del Comité Ejecutivo de que no se incoase una acción de recurso contra la ABS en los Estados Unidos.

Algunas delegaciones expresaron su apoyo y algunas expresaron dudas sobre la interpretación del artículo III.4 b) por el Director. Varias delegaciones expresaron la preocupación de que, si el Fondo de 1992 presentara un escrito en calidad de *amicus curiae*, sentaría precedente para el futuro. Otras delegaciones señalaron que, si el Fondo de 1992 presentara un escrito en calidad de *amicus curiae*, de hecho se apartaría de la decisión del Comité Ejecutivo de que no se incoase una acción de recurso contra la ABS en los Estados Unidos.

Sobre la base de las consideraciones presentadas por el Director y las opiniones expresadas durante el debate, el Comité Ejecutivo decidió no presentar un escrito en calidad de *amicus curiae*.

Acción de recurso del Fondo de 1992 contra la ABS

En octubre de 2004, el Comité Ejecutivo consideró 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.

15.5 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 Busan.

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

Operaciones de limpieza

Los Guardacostas coreanos, la Korean Marine Pollution Response Corporation y siete contratistas privados de limpieza movilizaron sin

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

El resto de los hidrocarburos derramados, junto con considerables cantidades de desechos bañados en 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, utilizando fundamentalmente 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 pre litorales tuvieron que interrumpirse.

Los hidrocarburos afectaron también a varias explotaciones 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 subterráneas 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 (£4,8 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 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 se liquidaron en Won 3,1 millones (£1 860).

Las reclamaciones de 81 buceadoras 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, presentadas por diez propietarios de pesqueros, se liquidaron en Won 51 millones (£28 000).

Las reclamaciones de nueve maricultores de algas (*Undaria pinnatifida*), se han evaluado en Won 42 millones (£23 000). Todos los demandantes estaban de acuerdo con la evaluación aparte de dos demandantes, que en un principio habían estado de acuerdo con la suma evaluada, pero posteriormente se negaron a aceptarla e incoaron acciones judiciales contra los propietarios de los dos buques que intervinieron en el siniestro.

No se esperan más reclamaciones.

Acciones judiciales

La investigación sobre la causa del siniestro, por parte del Tribunal de Seguridad Marítima de

Busan, concluyó que la proporción de responsabilidad entre el propietario del *N°7 Kwang Min* y el propietario del pesquero *N°1 Chil Yang* era 40:60.

Tras investigaciones sobre la solvencia del propietario del buque pesquero *N°1 Chil Yang*, 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 o Won 160 millones (£78 600).

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 explorar la posibilidad 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 *N°1 Chil Yang* presentó una solicitud al Tribunal del distrito de Busán (Tribunal de Limitación) para iniciar el procedimiento de limitar su responsabilidad a la cuantía de limitación aplicable al Código de Comercio coreano, es decir, 83 000 DEG, o Won 160 761 780 (£78 600).

El Director encargó a los abogados del Fondo que tomaran 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 pronunció su decisión respecto del procedimiento de limitación. El Tribunal de Limitación evaluó la reclamación del Fondo de 1992 en la cuantía de Won 1 327 millones (£723 000), y la reclamación de los dos 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 *N°1 Chil Yang* en Won 26 millones (£14 400). Los maricultores de algas presentaron una apelación.

En julio de 2008, el Tribunal del distrito de Busan determinó consolidar las acciones judiciales de los dos maricultores contra los propietarios del *Nº7 Kwang Min* y el *Nº1 Chil Yang*, y sus acciones judiciales contra el propietario del *Nº1 Chil Yang* y el Fondo, a fin de desestimar la decisión del Tribunal de Limitación.

En agosto de 2008, el Tribunal emitió una sentencia con relación a ambos juicios. El Tribunal confirmó la decisión sobre la evaluación del Tribunal de Limitación, el cual había confirmado la evaluación de las reclamaciones efectuada por el Fondo. Además, el Tribunal ordenó a los propietarios de los dos buques pagar indemnización a los dos maricultores de algas por las pérdidas ocasionadas, tal como fueron evaluadas por el Tribunal de Limitación, más los intereses correspondientes. Si el propietario del *Nº7 Kwang Min* no pudiera pagar las pérdidas de los dos demandantes, el Fondo seguiría siendo responsable de pagar indemnización por las cuantías que determine el Tribunal. Los dos cultivadores de algas apelaron contra la sentencia.

La primera vista de la apelación se celebró en diciembre de 2008. Se espera otra vista en el transcurso de 2009.

Recurso contra el propietario del *Nº7 Kwang Min*

Las investigaciones sobre la situación financiera del propietario *Nº7 Kwang Min* revelaron que contaba con insuficientes bienes, a saber un apartamento y el buque tanque *Nº7 Kwang Min*, los cuales estaban 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 *Nº7 Kwang Min*, a consecuencia del abordaje, también había presentado una reclamación contra el propietario del buque *Nº1 Chil Yang* que fue evaluada por el Tribunal de Limitación en Won 26 millones (£14 400). Si el fondo de limitación se distribuyera en proporción a las evaluaciones efectuadas por el tribunal, el propietario del *Nº7 Kwang Min* tendría derecho a Won 2 400 000 (£13 200) 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 *Nº7 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 *Nº7 Kwang Min*.

15.6 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).

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).

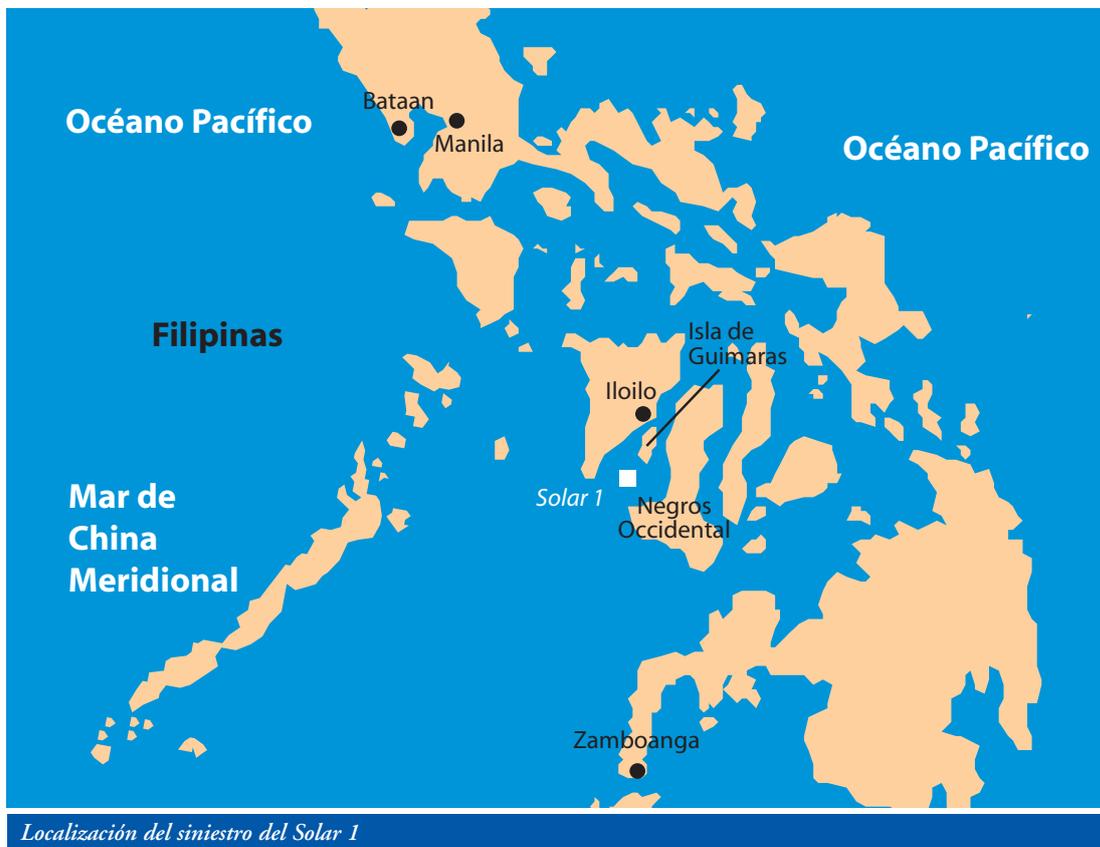
Para los pormenores de las repercusiones del derrame y de las operaciones de limpieza se hace referencia al Informe Anual de 2007, páginas 106 a 115.

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.

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



Localización del siniestro del Solar 1

1992 es de 4,51 millones de DEG (£4,8 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, por el cual la cuantía de limitación aplicable al petrolero se incrementa, voluntariamente, a 20 millones de DEG (£21,3 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* en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992. 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 hasta 20 millones de DEG (£21,3 millones).

El Fondo y el Shipowners' Club acordaron que el Fondo de 1992 efectuaría pagos de indemnización una vez que se alcanzase la cuantía de limitación en virtud del Convenio de

Responsabilidad Civil de 1992, y que el Club reembolsara al Fondo los pagos que efectuara, dentro de las dos semanas siguientes a la facturación de parte del Fondo.

Operación para retirar la carga restante del buque

En cuanto a la operación para retirar la carga restante del buque se hace referencia al Informe Anual de 2007, páginas 108 y 109.

Reclamaciones de indemnización

El cuadro de la página 111 resume la situación de las reclamaciones al 31 de diciembre de 2008.

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 han recibido otros 132 642 formularios de reclamaciones, no incluidos en el cuadro, sobre todo de pescadores y productores de algas marinas en la Isla de Guimaras y la provincia de Iloilo. La

Categoría	Reclamaciones presentadas	Evaluaciones		Total pagadas		Rechazadas
		No	Cuantía PHP	No	Cuantía PHP	No
Pesca de captura	27 762	25 050	198 395 255	23 217	183 625 385	590
Maricultura	733	425	2 425 134	27	2 425 134	398
Varios	170	18	2 846 882	1	2 846 881	17
Daños materiales	3 260	2 762	3 651 876	292	3 580 562	2 417
Turismo	408	361	3 963 160	68	3 887 623	293
Limpieza	26	19	774 771 073	12	751 069 099	9
Totales	32 359	28 635	986 053 380 (£14,4millones)	23 617	947 434 684 (£13,8millones)	3 724

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 arriba. 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.

Pérdidas económicas en el sector de la pesca

El Shipowners' Club y el Fondo de 1992 recibieron 27 762 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 uno de los demandantes. Un total de 23 217 demandantes han recibido un total de PHP183 625 383 (£2,7 millones). Se han rechazado quinientas noventa de las reclamaciones presentadas. Se ha ofrecido indemnización al resto de los demandantes, y los pagos se realizarán en breve.

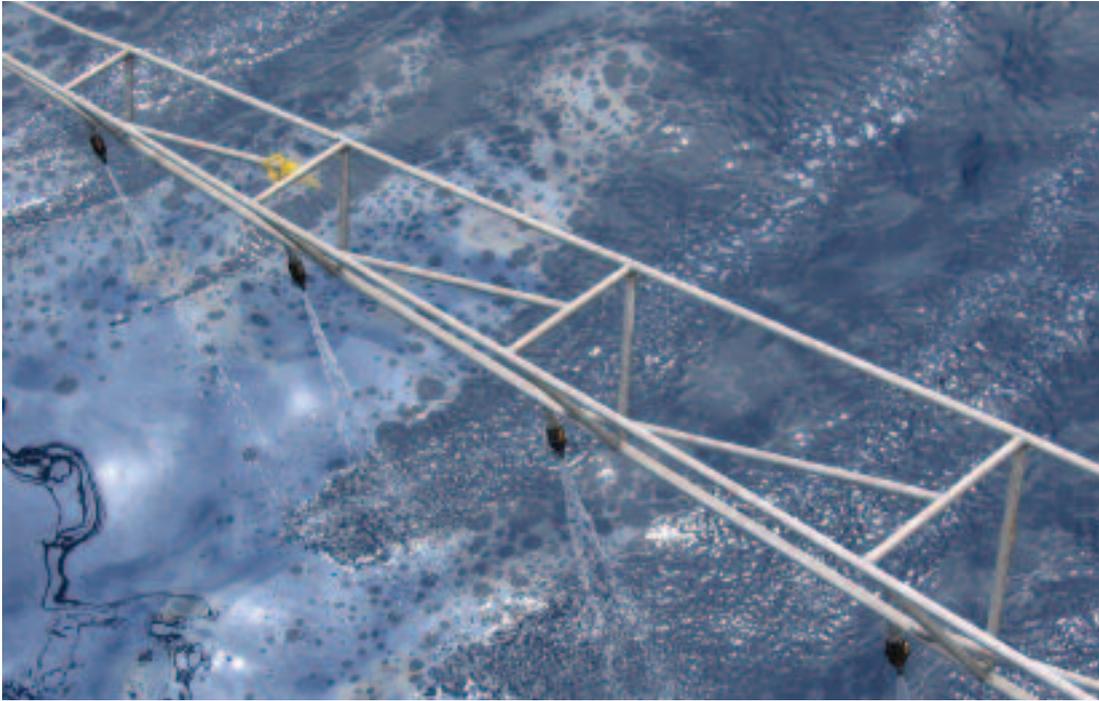
En febrero de 2007, un bufete de abogados de Manila informó al Fondo que representaba a unos 1 211 pescadores de la Isla de Guimaras para dar curso a sus reclamaciones por un total de PHP280,3 millones (£4,1 millones). El Club y el Fondo examinaron la documentación facilitada

por el bufete de abogados en nombre de sus clientes. Se ha aprobado un total de 1 024 reclamaciones por un total de PHP13 542 682 (£198 000) utilizando los mismos principios que en las reclamaciones similares por la misma actividad. Se han rechazado ciento setenta y cuatro reclamaciones ya que estos demandantes ya habían convenido un acuerdo final de pago y finiquito de su reclamación. Demandantes menores de 18 años, que no estaban jurídicamente autorizados para dedicarse a la pesca en el momento del siniestro, han presentado once reclamaciones, las que han sido rechazadas. Empresarios de estanques piscícolas han presentado dos reclamaciones por pérdida de actividad. En cuanto a todos los demandantes de estanques piscícolas, el Club y el Fondo han solicitado nueva documentación para confirmar que estos dos demandantes se habían beneficiado del uso de los estanques en el momento del siniestro.

Pérdidas económicas en el sector de maricultura

El Club y el Fondo han recibido 729 reclamaciones de cultivadores de algas marinas y empresarios de estanques piscícolas por supuestos daños a su cosecha causados por la contaminación.

El Club y el Fondo han recibido 429 reclamaciones de empresarios de estanques piscícolas. La naturaleza de las pérdidas difiere entre los demandantes, alegando algunos que los hidrocarburos entraron en sus estanques a través de diques rotos o esclusas (compuertas) abiertas, que causaron la mortandad de los peces, reclamando otras pérdidas debido a su decisión de recoger pronto los peces para evitar la contaminación, y otros reclamando pérdidas debido a una reducción de los precios del



Solar 1: Aplicación de dispersante químico desde un buque con un botalón de aspersión

pescado. Las reclamaciones estaban mal documentadas, y muchos demandantes no podían probar que contaban con los permisos necesarios, propiedad o tenencia para explotar legalmente los estanques, o que los estanques funcionaban en el momento del siniestro. Se han pagado veintisiete reclamaciones por un total de PHP2 425 134 (£35 500). 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.

Trescientas reclamaciones de cultivadores de algas marinas están siendo examinadas por los expertos contratados por el Club y el Fondo. Se han recibido además unas 6 000 reclamaciones de cultivadores de algas marinas de la Isla de Guimaras. Al investigar estas reclamaciones, resultó evidente que un gran número de estos demandantes no eran cultivadores de algas marinas en el momento del siniestro. Por consiguiente estas reclamaciones han sido rechazadas por el Club y el Fondo por motivo de que los individuos no pertenecían a ninguna asociación de cultivadores de algas y no había registro de que se hubiesen dedicado al cultivo de algas antes del siniestro. Las reclamaciones carecían de información detallada respecto a la

cantidad de algas cultivadas antes del siniestro y los expertos contratados por el Club y el Fondo continúan su investigación para determinar quiénes son los cultivadores de algas marinas de buena fe y las pérdidas sufridas debido a la contaminación.

El Club y el Fondo han recibido también dos reclamaciones de productores de orejas de mar, una reclamación de un productor de langostas y una reclamación de una asociación de pescadores. Se están estudiando 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 (£41 600).

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 examinadas.

Daños materiales

El Shipowners' Club y el Fondo de 1992 recibieron unas 3 260 reclamaciones por daños a las artes de pesca y embarcaciones de pesca. Se hicieron pagos de indemnización a unos 292 demandantes por un total de PHP3 580 562 (£52 300). 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. Ocho de estos demandantes recibieron indemnización de un total de PHP97 710 (£1 200). 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 se informó que en las playas donde se había retirado la arena, ésta había sido repuesta por acreción natural. Se rechazaron dieciséis de estas reclamaciones y están siendo evaluadas las 45 reclamaciones restantes.

Turismo

El Club y el Fondo han recibido unas 408 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 sesenta y ocho reclamaciones por un total de PHP3 887 623 (£57 000). Algunos de los propietarios de los pequeños centros de veraneo han presentado reclamaciones por nuevas pérdidas durante la primera mitad de 2007. Se están examinando estas reclamaciones.

Limpieza y medidas preventivas

Cinco demandantes que participaron en operaciones en el mar en respuesta al siniestro presentaron reclamaciones por unos US\$15 millones (£10,4 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 se le ofreció otro pago de US\$209 472 (£145 000).

Una reclamación de la Petron Corporation por PHP210 millones (£3 millones) por el coste de limpieza de la orilla se había evaluado provisionalmente en un total de PHP118 millones (£1,7 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 PHP440 millones (£6,4 millones) respecto a su función en respuesta ante el derrame por limpieza en el mar y el litoral. 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. Los Guardacostas presentaron una reclamación respecto a su intervención en la operación de la retirada de hidrocarburos por una cuantía de PHP 38 718 229 (£566 000). En espera de unas aclaraciones pedidas a los Guardacostas, la reclamación se ha evaluado provisionalmente en PHP 14 111 939 (£206 000) y se ofreció un pago por esa cuantía a los Guardacostas.

Se han recibido siete reclamaciones por un total de PHP838 000 (£12 200) 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. Como los expertos han demostrado que el supuesto sulfuro de hidrógeno no podía haberse originado del derrame de hidrocarburos procedente del *Solar 1*, el Fondo ha adoptado el parecer de que las reclamaciones por las consecuencias económicas de la evacuación no son admisibles. Por lo tanto se han rechazado dichas reclamaciones.

Consideraciones del Director

Éste es el primer siniestro en que el STOPIA 2006 se aplica 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 (£21,3 millones). Por consiguiente, no se sabe aún si el Fondo de 1992 tendrá que abonar indemnización por encima de ese límite.

15.7 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 a 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 locales. Se desplegaron varios buques para aplicar dispersantes químicos en los hidrocarburos en el agua.

Se llevaron a cabo operaciones de limpieza en cuatro localidades en la Prefectura de Kagawa. El Japan P&I Club nombró a contratistas privados para que acometieran las operaciones de limpieza de las costas utilizando fundamentalmente métodos manuales para retirar los hidrocarburos a granel y para quitar 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 y el STOPIA 2006

La cuantía de limitación aplicable al *Shosei Maru* en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC) es de 4,51 millones de DEG (£4,2 millones). El buque no estaba inscrito en el STOPIA 2006. Por consiguiente, el Fondo tendrá que pagar la diferencia entre la cuantía total pagada en concepto de indemnización y la cuantía de limitación.

Reclamaciones de indemnización

Todas las reclamaciones presentadas respecto a este siniestro se han evaluado conjuntamente por el Fondo de 1992 y el Japan P&I Club en una cuantía total de ¥899 693 953 (£6,9 millones). Estas reclamaciones han sido liquidadas por el Japan P&I Club.

No se esperan otras reclamaciones que se derive de este siniestro.

Procedimientos judiciales

Investigación sobre la causa del siniestro

En noviembre de 2007, la Agencia de Investigación de Accidentes Marítimos de Kobe emitió un dictamen en el que sostenía que el abordaje se había producido principalmente debido a que el *Trust Busan* no había podido mantener una vigilancia adecuada y había retornado al puerto, contrariamente a la reglamentación que disponía que debía modificar su rumbo a estribor. Sin embargo, el *Shosei Maru* tampoco había conseguido tomar una acción oportuna para modificar su rumbo a estribor. No se ha tomado ninguna decisión respecto al reparto



Shosei Maru: Despliegue de una barrera sorbente

de responsabilidades entre el *Shosei Maru* y el *Trust Busan*.

Procedimientos de limitación respecto del *Shosei Maru*

En marzo 2008, el propietario del *Shosei Maru* estableció un fondo de limitación en el Tribunal de distrito de Takamatsu conforme al CRC de 1992, y el Tribunal inició los procedimientos de limitación en abril de 2008. El Fondo de 1992 intervino en los procedimientos de limitación respecto del *Shosei Maru*.

El Japan P&I Club presentó una reclamación subrogada por el total de ¥961 651 431 (£7,4 millones), que incluía daños por contaminación y honorarios de reconocimiento del buque. El Japan P&I Club fue el único demandante que presentó reclamaciones contra el fondo de limitación, y sus reclamaciones quedaron definidas y establecidas dado que no se presentaron objeciones en la reunión de acreedores celebrada en julio de 2008 en el Tribunal de distrito de Takamatsu.

Poco después el Fondo de 1992 y el Japan P&I Club firmaron un acuerdo, por el cual el Fondo reconoció que debía pagar la diferencia

entre la cuantía de limitación y la cuantía total que pagó el Japan P&I Club en concepto de indemnización, de conformidad con el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992. Conforme al acuerdo, el 30 de julio de 2008, el Fondo de 1992 pagó al Japan P&I Club ¥161 064 193 (£794 823) en concepto de daños ocasionados por la contaminación en exceso del límite del CRC de 1992, y también pagó al Japan P&I Club la parte que le correspondía en concepto de gastos de reconocimiento del buque, por un total de ¥11 091 695 (£51 981). A raíz de ello, el Fondo adquirió por subrogación los derechos que detentaban cada uno de los demandantes contra terceros, incluidos los propietarios y fletadores a casco desnudo del *Trust Busan*.

En agosto de 2008, los propietarios del *Shosei Maru* presentaron al Tribunal un aviso de terminación de los procedimientos. La orden judicial se convirtió en definitiva y entró en vigor en octubre de 2008.

Procedimientos de limitación respecto del *Trust Busan*

En noviembre de 2007, el fletador del buque a casco desnudo del *Trust Busan* presentó una solicitud al Tribunal de distrito de Okayama para

iniciar los procedimientos de limitación a fin de limitar su responsabilidad a la cuantía límite aplicable en virtud de la legislación japonesa, es decir 2 076 000 de DEG (£1,9 millones).

El Tribunal inició los procedimientos de limitación respecto del *Trust Busan* en diciembre de 2007. El Fondo de 1992 intervino como demandante en los procedimientos de limitación respecto del *Trust Busan* a fin de recuperar, en la medida posible, las sumas que el Fondo tendrá que pagar como indemnización por este siniestro.

Al final del periodo designado, se habían presentado tres reclamaciones contra el fondo de limitación del *Trust Busan* por el propietario del *Shosei Maru*, el Fondo de 1992 y la Sampo Japan Insurance Inc., aseguradores de la carga a bordo del *Shosei Maru* en el momento del siniestro, por un total de ¥1 349 120 495 (£10,4 millones).

Las reuniones de los acreedores tuvieron lugar en abril y octubre de 2008 en el Tribunal de distrito de Okayama. Se espera que los procedimientos de limitación para el *Trust Busan* se completen en algún momento en 2009.

15.8 VOLGONEFT 139

(Federación de 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. La sección de popa del buque permaneció a flote y, utilizando las propias máquinas del buque siniestrado, el capitán logró vararla en un banco de arena cercano. Entonces fue rescatada la tripulación y llevada al puerto cercano de Kavkaz (Federación de Rusia). La parte de proa permaneció a flote fondeada durante un tiempo, y luego se hundió.

El petrolero tenía una carga de 4 077 toneladas de fueloil pesado. Se cree que se derramaron entre 1 200 y 2 000 toneladas de fueloil. Tras la retirada de 913 toneladas de fueloil pesado, fue remolcada la sección de popa a Kavkaz, donde se encuentra para la inspección. Un mes después del siniestro,

la parte de proa fue parcialmente sacada a flote y se recuperaron 1 200 toneladas de fueloil de los tanques uno y dos. En agosto de 2008, la parte de proa fue sacada a flote de nuevo y remolcada al puerto de Kavkaz para impedir más contaminación.

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

Operaciones de limpieza y respuesta

Se tiene entendido que los hidrocarburos afectaron alrededor de 250 kilómetros de litoral tanto en la Federación de Rusia como en Ucrania. Se ha indicado que fue afectada por los hidrocarburos una parte considerable del litoral de la península de Taman, la punta de Tuzla, la punta de Chushka, así como las playas próximas a la aldea de Ilyich (véase mapa en la página 117). 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 intentó contener el derrame y recuperar los hidrocarburos en el mar. Se tiene entendido que emprendieron la limpieza del litoral de la Federación de Rusia el ejército ruso y fuerzas de emergencia civiles bajo la supervisión del Primer Ministro, Sr. Viktor Subkov.

Se ha informado que durante las operaciones en el mar se recuperaron 200 toneladas de fueloil pesado. Las autoridades de Ucrania han indicado que se hundió en el fondo del mar una cantidad desconocida de hidrocarburos. Sin embargo, funcionarios de la Administración Regional de la Región de Krasnodar creen que ello es poco probable. Se ha informado que durante la limpieza en tierra en la Federación de Rusia se recuperaron unas 70 000 toneladas de restos oleosos con mezcla de tierra, arena y zosteras.

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 los Convenios de Responsabilidad Civil de 1992 y del Fondo de



1992. Ucrania depositó un instrumento de ratificación del CRC de 1992 ante el Secretario General de la OMI el 28 de noviembre de 2007, y por tanto, este Convenio no entraría en vigor en Ucrania hasta noviembre de 2008. Ucrania no se ha adherido, o ratificado, al Convenio del Fondo de 1992.

El propietario del buque y su asegurador

El *Volgoneft 139* pertenecía a JSC Volgotanker. En marzo de 2008, Volgotanker fue declarada en quiebra por el Tribunal de Comercio de Moscú.

El *Volgoneft 139* tenía un seguro de Ingosstrakh de 3 millones de DEG (£2,6 millones), es decir el límite mínimo de responsabilidad en virtud del CRC de 1992 antes de noviembre de 2003. El límite mínimo del CRC de 1992 después de noviembre de 2003 es, sin embargo, de 4 510 000 de DEG (£3,9 millones). Hay por tanto un 'déficit de seguro' de unos 1,5 millones de DEG (£1,3 millones).

El *Volgoneft 139* no estaba asegurado por ninguno de los P&I Clubs que forman parte del International Group of P&I Clubs y por tanto no estaba cubierto por el Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos procedentes de pequeños petroleros (STOPIA) 2006.

Reuniones entre las autoridades rusas y la Secretaría

En noviembre y diciembre de 2007, el Director y el Jefe del Departamento de Reclamaciones se pusieron en contacto con la Embajada rusa en Londres y con el Ministro de Transporte en Moscú para ofrecer la ayuda del Fondo de 1992 a las autoridades rusas para afrontar el siniestro. Se celebraron una serie de reuniones en las oficinas del Fondo de 1992 en las cuales se explicó en detalle el régimen de indemnización y se facilitó información a las autoridades rusas. En particular, el Fondo de 1992 ofreció enviar expertos de la International Tanker Owner's Pollution Federation (ITOPF) quienes se mantenían en espera, listos para viajar a la Federación de Rusia para seguir la situación y brindar asesoría a las autoridades rusas en caso de que se hicieran en el futuro reclamaciones de indemnización. Sin embargo, no se ha recibido ninguna respuesta oficial de las autoridades rusas y sin las cartas requeridas de invitación y los visados ni los representantes del Fondo de 1992 ni los expertos de la ITOPF pudieron visitar la zona afectada para seguir las operaciones de limpieza.

En abril de 2008, tuvo lugar una reunión en Londres entre representantes del Gobierno ruso, uno de los demandantes rusos, el propietario del buque, la Secretaría del Fondo y los expertos del

Fondo de 1992. Ingosstrakh fue invitada pero no asistió a la reunión. En la reunión se acordó que el demandante y el Fondo de 1992 solicitarían juntos al Tribunal que concediera a las partes suficiente tiempo para examinar la documentación y estudiar su contenido. Se acordó además que los representantes y expertos del Fondo de 1992 deberían visitar Moscú para discutir las reclamaciones derivadas del siniestro.

En mayo de 2008, tuvieron lugar reuniones en Moscú en el Ministerio de Transporte, donde se presentaron nuevas reclamaciones. Durante las reuniones, la delegación rusa informó al Fondo de 1992 de que, por orden del Gobierno de la Federación de Rusia, el Ministerio de Transporte sería el principal portavoz en nombre de todos los demandantes de los Gobiernos central y regional rusos. La delegación rusa manifestó que preparaba la documentación de apoyo necesaria que se presentaría al Fondo de 1992, con traducciones al inglés, en un futuro próximo. En la reunión se trató de la cuestión del 'déficit de seguro'. La delegación rusa manifestó que entendía el problema y que, con buena voluntad de todas las partes, se hallaría una solución. La delegación señaló que, según el derecho ruso, los acuerdos internacionales tienen precedencia sobre el derecho nacional y que las autoridades rusas examinarían quién debería pagar por el 'déficit de seguro' (Ingosstrakh o el Gobierno ruso). Se mencionó que las autoridades rusas pensaban presentar un documento al Fondo de 1992 con su análisis jurídico. Se acordó que los representantes y expertos del Fondo de 1992 también deberían visitar la zona afectada por el derrame y mantener conversaciones con las autoridades regionales.

En junio de 2008, un equipo de representantes y expertos del Fondo de 1992 viajó a Moscú, Krasnodar y Novorossiysk para mantener conversaciones con las autoridades centrales y regionales y otro demandante, y visitar la zona afectada por el derrame. Durante la visita tuvieron lugar reuniones con representantes del Ministerio de Transporte, el Ministerio de Recursos Naturales (Rosprirodnadsor), la Administración Regional de Krasnodar y un contratista de limpieza con base en Novorossiysk. Asimismo tuvo lugar un viaje sobre el terreno al puerto de Kavkaz donde los representantes y expertos del Fondo inspeccionaron la parte de popa del *Volgoneft 139* amarrada fuera del puerto

principal. Los representantes del Fondo de 1992 fueron asimismo transportados en barco al lugar del estrecho de Kerch donde yacía sumergida la parte de proa. Se observó que, unos siete meses después del siniestro, todavía salían hidrocarburos procedentes de la parte de proa del naufragio, visibles como irisaciones en la superficie del agua. Durante la visita se facilitó valiosa información respecto a la causa del siniestro y se solicitó información adicional respecto a las reclamaciones. Se acordó que representantes y expertos del Fondo visitarían de nuevo la Federación de Rusia para celebrar nuevas reuniones con las autoridades nacionales y regionales.

Otra visita a Moscú, Krasnodar, Novorossiysk y Temryuk tuvo lugar en septiembre de 2008. Durante esta visita los representantes del Fondo de 1992 se reunieron con representantes del Ministerio de Transporte, el Ministerio de Recursos Naturales, la Administración Regional de Krasnodar y los demandantes. Las autoridades rusas prestaron asistencia a los representantes y expertos del Fondo 1992 durante las tres visitas a la Federación de Rusia.

Se espera que tengan lugar nuevas visitas a la Federación de Rusia en 2009.

Procedimiento de limitación y 'déficit de seguro'

En febrero de 2008, el Fondo recibió una notificación del Tribunal de Arbitraje de San Petersburgo y región de Leningrado de los procedimientos judiciales incoados por un contratista de limpieza ruso contra el propietario del buque, la aseguradora P&I y el Fondo de 1992. Varios otros demandantes también han incoado acción judicial en el mismo Tribunal.

En febrero de 2008, en el contexto de este proceso, el Tribunal falló declarando que el fondo de limitación del propietario del buque había sido constituido mediante una carta de garantía de Ingosstrakh por RUB 116 636 700 equivalentes a 3 millones de DEG (£2,6 millones).

En una audiencia en abril de 2008, el Fondo de 1992 presentó alegatos, solicitando al Tribunal que le diese tiempo para examinar las reclamaciones y entrar en discusiones con los demandantes. En sus alegatos el Fondo de 1992

argumentó que el actual límite de responsabilidad del propietario del buque en virtud del CRC de 1992 es 4,51 millones de DEG (£3,9 millones) y que, según la constitución rusa, los convenios internacionales de los que es parte la Federación de Rusia tienen precedencia sobre el derecho interno ruso y que por tanto debía modificarse el fallo del Tribunal estableciendo el fondo de limitación del propietario del buque en solamente 3 millones de DEG (£2,6 millones).

En mayo de 2008, el Tribunal de Apelación dictó una decisión por la que se desestimaba la solicitud del Fondo de 1992 y confirmaba el fallo del Tribunal de Arbitraje de San Petersburgo y región de Leningrado, estableciendo el fondo de limitación del propietario del buque en el equivalente en RUB de 3 millones de DEG.

El Fondo de 1992, tras examinar la decisión del Tribunal, decidió apelar al Segundo Tribunal de Apelación (Tribunal de Casación).

En septiembre de 2008, el Tribunal de Casación dictó una decisión desestimando la apelación del Fondo de 1992. El Tribunal de Casación consideró en su razonamiento que, como la legislación rusa aún preveía que el límite de responsabilidad del propietario del buque en virtud del CRC de 1992 era, en el caso del *Volgoneft 139*, RUB 116 636 700 equivalentes a 3 millones de DEG (£2,6 millones), competía a los tribunales rusos aplicar los límites de responsabilidad publicados en la Gaceta oficial rusa.

El Fondo de 1992 ha apelado contra esta sentencia ante el Tribunal Supremo de Moscú, puesto que la decisión del Tribunal estaba en clara contravención del CRC de 1992 enmendado, con efecto a partir del 1 de noviembre de 2003.

El Comité Ejecutivo examinó esta cuestión en marzo, junio y octubre de 2008. En la sesión del Comité de octubre de 2008, muchas delegaciones expresaron su profunda preocupación y decepción por el hecho de que el Gobierno ruso no había estado dispuesto a reconocer que no había aplicado correctamente los Convenios. Estas delegaciones manifestaron que esperarían que el Gobierno ruso pagase el 'déficit de seguro' puesto que era el Gobierno, y no la compañía de seguros, responsable de aplicar correctamente los

Convenios. Dos delegaciones sugirieron que si el Gobierno ruso no aceptaba su responsabilidad por el 'déficit de seguro', el Fondo de 1992, que tenía la responsabilidad general de pagar indemnización a las víctimas de daños por contaminación ocasionados por derrames de hidrocarburos, tendría que pagar la cuantía que faltaba y entonces tendría que tomar una acción de recurso contra el Gobierno ruso. Se sugirió también que otra solución podría ser que el Fondo de 1992 dedujese la cuantía correspondiente al 'déficit de seguro' de la indemnización debida al Gobierno ruso.

En una audiencia en diciembre de 2008 ante el Tribunal de Arbitraje de San Petersburgo y región de Leningrado, el Fondo de 1992 de nuevo solicitó al Tribunal que dejase más tiempo a los expertos del Fondo para examinar las reclamaciones e iniciar discusiones con los demandantes. En una decisión provisional el Tribunal acordó aplazar su examen del fondo de las reclamaciones hasta una audiencia fijada para el final de marzo de 2009. En la misma audiencia, el Fondo presentó alegatos solicitando al Tribunal de Arbitraje que reconsiderase su decisión anterior sobre el fondo de limitación del propietario del buque, porque las enmiendas de los límites de la cuantía disponible en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992 de noviembre de 2003 habían sido oficialmente publicadas en Rusia en octubre de 2008 y que, por tanto, tales enmiendas eran ahora oficialmente parte de la legislación nacional rusa. El Tribunal manifestó que no estaba listo para adoptar una decisión sobre la cuestión del aumento del fondo de limitación en ese momento pero que lo haría posteriormente.

En diciembre de 2008, el Tribunal Supremo confirmó la decisión del Tribunal de Casación. El Fondo tendrá que esperar ahora por el examen del Tribunal de Arbitraje de San Petersburgo y región de Leningrado sobre los alegatos del Fondo en este asunto, que tendrá lugar en marzo de 2009.

Causa del siniestro

Ingosstrakh ha presentado al Tribunal una defensa argumentando que el siniestro fue enteramente causado por un fenómeno natural de carácter excepcional, inevitable e irresistible y que por lo tanto no ha de atribuirse responsabilidad al propietario del *Volgoneft 139* (artículo III.2 a) del

CRC de 1992). Si el Tribunal aceptase tal argumento, el propietario del buque y su aseguradora quedarían exonerados de responsabilidad y el Fondo de 1992 tendría que pagar indemnización a las víctimas del derrame desde el principio (artículo 4.1 a) del Convenio del Fondo de 1992).

El Fondo de 1992 ha nombrado un equipo de expertos para examinar las condiciones atmosféricas en la zona y las circunstancias en el momento del siniestro, para determinar la validez de la defensa del propietario del buque. Los expertos han visitado la zona en que tuvo lugar el siniestro y han inspeccionado la parte de la popa de los restos del naufragio en el puerto de Kavkaz.

En resumen, las conclusiones preliminares alcanzadas por los expertos del Fondo de 1992 eran:

- i) La tempestad del 11 de noviembre de 2007 no fue excepcional. Hay antecedentes de tormentas similares y comparables experimentadas en la región cuatro veces en los últimos veinte años.
- ii) Hubo pronósticos oportunos de la tempestad y las condiciones fueron pronosticadas con precisión.
- iii) La tempestad del 11 de noviembre de 2007 fue irresistible en lo que concierne al *Volgoneft 139*. Las condiciones asociadas a la tempestad rebasaban los criterios del proyecto del buque. Su análisis muestra que el casco habría experimentado sobrecarga si encontrase olas de longitud similar a la del *Volgoneft 139* y de más de cuatro metros de altura.
- iv) No fue inevitable que el *Volgoneft 139* quedase atrapado en la tempestad por las siguientes razones:
 - a) Según el certificado de clasificación modificado por una 'condición de clasificación' de 6 de julio de 2007, el buque estaba limitado a no navegar al sur del estrecho de Kerch. Esta limitación fue confirmada en un informe de investigación de las autoridades rusas que afirmaba que: 'para la navegación en el estrecho de Kerch al sur de la restinga de Tuzla la temporada se limitaba entre abril y octubre inclusive. Por tanto el petrolero estaba en esta zona más allá de los límites del periodo de navegación permitido por el Registro.' El siniestro se habría evitado si el *Volgoneft 139* hubiera faenado dentro de los límites prescritos en su certificado de clasificación como válidos en el momento pertinente.
 - b) Antes de que el buque alcanzase la zona expuesta, el capitán recibió información que dejaba claro que transcurrirían al menos 36 horas antes de que tuviera lugar la transferencia prevista de buque a buque. El capitán debería haber actuado conforme a esta información y vuelto a un lugar de abrigo de los vientos del sur que se pronosticaban. Si lo hubiera hecho así, se habría evitado el siniestro.
 - c) A primeras horas de la tarde del 10 de noviembre, los pronósticos indicaban inclemencia del tiempo con vientos del sureste. El estrecho de Kerch no brinda abrigo de los vientos del sureste y por tanto, para evitar estar expuesto a fuertes vientos y mar gruesa, era necesario poner rumbo de vuelta al norte inmediatamente.
 - d) Las investigaciones indican que el fondeadero del estrecho de Kerch está considerado como puerto comercial. El puerto funciona con instalaciones comerciales y administrativas tales como agencia y aduana, y es administrado y vigilado por un Servicio de Control del Tráfico Marítimo. Un sistema apropiado de control y vigilancia de buques en el fondeadero del estrecho de Kerch debería haber facilitado avisos de temporal y avisos preventivos o avisos de dirección para los buques que presentasen un particular riesgo si estuvieran expuestos a condiciones



Volgoneft 139: Recuperación de hidrocarburos con un sistema de barreras flotantes remolcadas en el mar

meteorológicas adversas, tales como petroleros fluviales que esperasen operaciones de transbordo de buque a buque. Un sistema apropiado habría previsto que se avisase a esos buques o se les dieran instrucciones para abandonar el fondeadero del sur y se dirigiesen al norte con prioridad de tránsito por el canal de Kerch antes de una tempestad. Un sistema apropiado habría cerrado el fondeadero a los buques que se aproximasen del norte cuando estuviese en vigor un aviso de temporal. El siniestro se habría evitado si se hubiesen dado instrucciones al buque para dirigirse al norte antes de la tempestad.

El Comité Ejecutivo consideró esta cuestión en sus sesiones de junio y octubre de 2008. La mayoría de las delegaciones en la sesión del Comité de octubre estaba de acuerdo con la conclusión preliminar del Director, de que el siniestro no fue causado por un fenómeno natural de carácter excepcional, inevitable e irresistible y expresaron la opinión de que en este caso el propietario del buque no debería ser exonerado de responsabilidad conforme al artículo III.2 a) del CRC de 1992.

Algunas delegaciones preguntaron si el Fondo de 1992 debería considerar la posibilidad de impugnar el derecho del propietario del buque a limitar su responsabilidad ya que el *Volgoneft 139* estaba en el estrecho de Kerch en noviembre de 2007, en contravención del certificado de clase. El Director contestó que la Secretaría, al tramitar los siniestros, siempre consideraba si el Fondo de 1992 debería impugnar el derecho del propietario del buque a limitar su responsabilidad y que también se consideraría tal posibilidad en este caso.

La delegación rusa manifestó que no estaba de acuerdo con la información facilitada por el Director de que la tempestad del 11 de noviembre de 2007 no fue excepcional ya que, según los informes oficiales, las condiciones meteorológicas en el estrecho de Kerch en aquella fecha eran absolutamente anormales y no se habían encontrado en la zona en 50 años. La delegación rusa manifestó que tampoco estaba de acuerdo con la información facilitada en el punto iv) de las conclusiones preliminares de los expertos del Fondo de 1992 ya que el *Volgoneft 139* no estaba limitado a la navegación en el estrecho de Kerch entre noviembre y marzo. Aquella delegación se ofreció a facilitar información adicional a este respecto.

Una delegación preguntó qué se quería decir en el CRC de 1992 por 'fenómeno natural de carácter excepcional, inevitable e irresistible' y si, en la interpretación de estas palabras, se debían tener en cuenta consideraciones subjetivas como el tamaño del buque. El Director respondió que el concepto de 'fenómeno natural de carácter excepcional, inevitable e irresistible' era equivalente a lo que se denomina 'fuerza mayor' o 'caso fortuito' en la mayoría de las jurisdicciones y que significaba una prueba objetiva que no tendría en cuenta consideraciones como el tamaño de un buque.

Reclamaciones de indemnización

En el siguiente cuadro se resume la situación de las reclamaciones al 31 de mayo de 2008:

Los Gobiernos central y regional rusos han presentado reclamaciones de un total de RUB 8 080,9 millones (£186,3 millones). Estas reclamaciones se relacionan con los costes de limpieza y medidas preventivas y los costes de restauración del medio marino.

En enero de 2008, el Fondo de 1992 recibió una reclamación de indemnización de un contratista de limpieza ruso de una cuantía de RUB 73,5 millones (£1,7 millones) por los costes de las operaciones de limpieza, la descarga de hidrocarburos de la popa del petrolero, el remolque de la popa al puerto de Kavkaz (Federación de Rusia) y por la extracción de los hidrocarburos de la parte de la proa hundida. Tras un examen de la documentación presentada, el

Categoría	Demandante	Reclamación	Reclamación	Situación actual
Limpieza	Contratista	RUB 73,5 millones	£1,7 millones	Evaluación provisional completada
Limpieza	Gobierno regional	RUB 207,9 millones	£4,8 millones	Se está examinando la documentación presentada
Daños Ambientales	Ministerio de Recursos Naturales	RUB 6 048,6 millones	£139,5 millones	No se ha presentado documentación de apoyo. Reclamación calculada sobre la base de 'Methodika'
Vigilancia ambiental	Ministerio de Recursos Naturales	RUB 0,5 millones	£11 500	Se está examinando la documentación presentada
Limpieza	Ministerio de Emergencias	RUB 4,3 millones	£99 000	No se ha presentado documentación de apoyo
Medidas de restauración	Gobierno regional	RUB 1 819,6 millones	£42 millones	Se está examinando la documentación presentada
Limpieza	Propietario del buque	RUB 5,2 millones	£120 000	Se está examinando la documentación presentada
Turismo	Industria privada	RUB 21,5 millones	£496 000	Se está examinando la documentación presentada
Pesquería	Industria privada	RUB 22,4 millones	£515 000	Se está examinando la documentación presentada
Total		RUB 8 203,5 millones	£189,2 millones	

Fondo de 1992 aprobó una evaluación provisional de esta reclamación en la cuantía de RUB 30 millones (£692 000). La diferencia entre la cuantía reclamada y la evaluada se explica en gran medida por la aparente duplicación de una serie de conceptos reclamados, y el hecho de que las operaciones de salvamento tenían una doble finalidad (medidas de salvamento y preventivas).

El Puerto Mercante de Kerch (Ucrania) presentó una reclamación ante el Tribunal de Arbitraje de San Petersburgo y la región de Leningrado de un total de RUB 15 341 177 (£354 000) respecto a daños materiales y costes contraídos en operaciones de limpieza. Esta reclamación se relaciona con los daños causados en Ucrania, que no era Parte en el CRC de 1992, en el momento del siniestro y no es parte en el Convenio del Fondo de 1992. Por tanto, el Fondo de 1992 no tendrá que pagar indemnización respecto a esta reclamación.

En septiembre de 2008, el Gobierno Regional facilitó documentación al Fondo de 1992 en apoyo de las reclamaciones que había presentado. La documentación está siendo examinada por los expertos del Fondo de 1992.

El propietario del buque ha presentado una reclamación de RUB 5,2 millones (£120 000) por el coste de limpieza de la sección de popa del *Volgoneft 139* y por la eliminación de parte del petróleo recogido de los restos de naufragio. La documentación está siendo examinada por los expertos del Fondo de 1992.

Se han recibido cuatro reclamaciones, de un total de RUB 22,4 millones (£515 000), del sector de pesca, y una reclamación, de RUB 21,5 millones (£496 000) del sector de turismo. En septiembre de 2008, los representantes del Fondo de 1992 tuvieron una reunión con representantes de dos de los demandantes de pesca y el demandante de turismo. Dos de los demandantes han facilitado documentación, que está siendo examinada por los expertos del Fondo de 1992.

En la 42ª sesión del Comité Ejecutivo, celebrada en octubre de 2008, la delegación rusa manifestó que, con respecto a la reclamación de un contratista de limpieza ruso de RUB 73,5 millones (£1,7 millones), las medidas adoptadas por el contratista de limpieza habían tenido como fin único la prevención de los daños ocasionados por

contaminación, ya que el buque se había perdido completamente y que la carga recobrada era una mezcla de hidrocarburos y agua, y no tenía valor residual.

Reclamación de Methodika

En una reunión de mayo de 2008, las autoridades rusas informaron al Fondo de 1992 que el Ministerio de Recursos Naturales había presentado una reclamación por daños ambientales de unos RUB 6 048,6 millones (£133 millones). Esta reclamación se basa en la cantidad de petróleo derramado, multiplicado por una cantidad de rublos por tonelada ('Methodika'). La Secretaría informó a las autoridades rusas que una reclamación basada en una cuantificación abstracta de los daños calculada conforme a una fórmula estaba en contravención del artículo I.6 del CRC de 1992 y, por lo tanto, no era admisible para la indemnización, pero que el Fondo de 1992 estaba dispuesto a examinar las actividades emprendidas por el Ministerio de Recursos Naturales para combatir la contaminación por hidrocarburos y restaurar el medio ambiente para determinar si tenían derecho a indemnización, y en qué medida, conforme a los Convenios.

En la sesión de octubre de 2008 del Comité Ejecutivo, muchas delegaciones expresaron profunda preocupación por el uso de la fórmula 'Methodika'. Dichas delegaciones manifestaron que los criterios de admisibilidad de reclamaciones del Fondo de 1992 eran claros en el sentido de que solo las reclamaciones por pérdida o daños realmente contraídos, o que se van a contraer, que fueran fundamentadas, eran admisibles conforme a los Convenios, y que las reclamaciones basadas en una cuantificación abstracta calculada conforme a una fórmula no eran admisibles. Se señaló que el Gobierno ruso tenía obligación de aplicar los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992 y que al parecer las disposiciones del derecho interno ruso estaban en conflicto con estos Convenios. Algunas delegaciones sugirieron que el Gobierno ruso enmendase su derecho interno a fin de cumplir sus obligaciones conforme a los Convenios.

Declaración de la delegación rusa en la sesión del Comité Ejecutivo en octubre de 2008

En la sesión de octubre de 2008 del Comité

Ejecutivo, la delegación rusa manifestó que el siniestro del *Volgoneft 139* era el mayor derrame de hidrocarburos jamás ocurrido en la Federación de Rusia y que el Gobierno ruso había hecho todos los esfuerzos posibles para salvar vidas y reducir el nivel de contaminación y nuevos daños al medio ambiente.

La delegación manifestó que la Federación de Rusia había cumplido sus obligaciones como parte contratante en los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992, y que la Federación de Rusia había promulgado la legislación pertinente, que incluía un procedimiento para extender certificados de seguro a los buques conforme al CRC de 1992. La delegación manifestó también que los certificados de seguro eran extendidos por el capitán del puerto sobre la base de declaraciones (tarjetas azules) de las compañías de seguro, que disponen que el buque esté asegurado contra responsabilidad por contaminación hasta el nivel requerido por el CRC de 1992, y que este procedimiento también se había seguido en el *Volgoneft 139*. La delegación manifestó además que Ingosstrakh había extendido la tarjeta azul con la declaración de seguro pleno y apropiado para el *Volgoneft 139* pero que posteriormente había hallado que la cobertura de seguro era inferior a lo requerido conforme a los actuales límites del CRC de 1992.

La delegación rusa manifestó además que la Federación de Rusia estaba haciendo esfuerzos para hallar una solución al problema del 'déficit de seguro'. Se señaló, sin embargo, que Ingosstrakh era una compañía privada que no recibe instrucciones del Gobierno ruso.

Se manifestó que, después del siniestro del *Volgoneft 139*, las autoridades rusas habían comprobado los certificados de seguro de todos los petroleros que enarbolan el pabellón ruso, incluidos los asegurados por Ingosstrakh, y que todos los petroleros tenían ahora cobertura de seguro conforme a los actuales límites del CRC de 1992.

La delegación rusa informó al Comité Ejecutivo que el Gobierno ruso había creado una Comisión bajo la dirección del Ministerio de Transportes para investigar el siniestro, y que el informe oficial de la Comisión había concluido que las condiciones meteorológicas en el estrecho de

Kerch en la fecha del siniestro eran absolutamente anormales e inesperadas para la región y la temporada, y que el pronóstico meteorológico disponible no había predicho los vientos y el oleaje que de hecho se encontraron.

La delegación rusa expresó su preocupación por la lentitud percibida del sistema de indemnización en general ya que, si bien la Secretaría había cooperado plenamente con las autoridades rusas, el siniestro había ocurrido casi un año antes y las víctimas aún no habían recibido indemnización por las pérdidas sufridas.

La delegación rusa manifestó que, en su opinión, el Gobierno ruso había dado suficiente información a la Secretaría y añadió que estaba dispuesto a facilitar cualquier información adicional que precisase el Comité Ejecutivo. Dicha delegación también manifestó que el Gobierno ruso como tal no había presentado una reclamación y que los diferentes Ministerios y compañías que presentaban reclamaciones tenían la responsabilidad de facilitar información en apoyo de sus reclamaciones.

Intervenciones de las delegaciones en la reunión de octubre de 2008 del Comité Ejecutivo

En la reunión del Comité Ejecutivo en octubre de 2008, muchas delegaciones manifestaron que quisieran tener más información de la delegación rusa, en particular explicaciones transparentes y convincentes sobre cuestiones tales como la causa del siniestro, las operaciones de limpieza y un mapa que muestre la zona afectada. Su opinión vigorosa era que el Fondo de 1992 no debía empezar a pagar las reclamaciones hasta que el Fondo haya recibido mucha más información sobre el siniestro.

Varias delegaciones expresaron profunda preocupación por el hecho de que los Convenios parecían no haber sido correctamente aplicados en la Federación de Rusia y que hasta ahora los tribunales rusos parecían dar prioridad a la legislación nacional, más bien que a las obligaciones internacionales del país. Se señaló que una de las debilidades del sistema internacional era que los tribunales nacionales podían decidir aplicar el derecho nacional, en vez de dar prioridad a los compromisos internacionales. Se señaló además que la aplicación correcta de los Convenios a la

legislación nacional era responsabilidad de los Estados Miembros.

Varias delegaciones preguntaron al Director si el Fondo de 1992 había tenido en cuenta que los daños podrían haber sido causados también por azufre de otros buques que se habían hundido en la zona a consecuencia de la tempestad. Se subrayó que el Fondo de 1992 solo debía pagar indemnización por daños causados por hidrocarburos, no por azufre. El Director respondió que determinar la causa de los daños era siempre parte de la investigación por parte del Fondo de 1992 al evaluar las reclamaciones de indemnización.

Una delegación expresó preocupación por el hecho de que los expertos del Fondo de 1992 no habían podido visitar la Federación de Rusia inmediatamente después de haber ocurrido el siniestro y que sólo en junio de 2008, unos siete meses después del siniestro, los expertos habían tenido la oportunidad de visitar la zona afectada. Dicha delegación indagó si eso pudiera causar problemas con la evaluación de las reclamaciones.

El Director respondió que desde el principio la Secretaría había ofrecido su ayuda a las autoridades rusas y les había facilitado información sobre el funcionamiento del régimen de indemnización. Manifestó, sin embargo, que al principio del siniestro no había habido cooperación de las autoridades rusas y que se había perdido un tiempo valioso, y que era siempre un impedimento si los expertos no estaban en la zona afectada desde el principio.

Resumiendo el debate, el Presidente concluyó que el Comité Ejecutivo todavía consideraba que la información presentada por las autoridades rusas era inadecuada y que el Comité no podía autorizar el pago de reclamaciones hasta que estuviese satisfecho con la información facilitada. Señaló además las diferencias entre la información disponible para la Secretaría y la información enviada por la delegación rusa sobre las condiciones meteorológicas en el momento del siniestro y las restricciones a la navegación impuestas al *Volgoneft 139* en el estrecho de Kerch en el momento del siniestro. El Presidente pidió a las autoridades rusas y a la Secretaría que colaborasen para resolver los puntos de diferencia.

15.9 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 en los tanques dañados 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 10 900 toneladas de hidrocarburos (mezcla de Iranian Heavy, Upper Zakum y Kuwait Export). Los hidrocarburos que quedaban en los tanques averiados se transfirieron a otros tanques a bordo y a otro buque. Una vez estabilizado, el *Hebei Spirit* puso rumbo a la terminal Hyundai Oilbank en el puerto de Daesan (República de Corea), donde se descargó la carga.

Poco después del siniestro el Gobierno coreano declaró un desastre ecológico nacional y el 24 de Diciembre de 2007 el *Hebei Spirit* fue detenido a petición de la Korean Marine Pollution Response Corporation, (KMPRC) una agencia del gobierno de lucha contra la contaminación.

El *Hebei Spirit* es propiedad de la Hebei Spirit Shipping Company Limited. Está asegurado por Assuranceforeningen Skuld (Gjensidig) (Skuld Club) y es gestionado por V-Ships Limited. Se



Hebei Spirit: Almacenamiento temporal de hidrocarburos en un foso revestido por encima de la línea de marea alta

tiene entendido que la gabarra grúa y los dos remolcadores son propiedad de la Samsung Corporation y su subsidiaria Samsung Heavy Industries, que pertenecen al Samsung Group, el mayor conglomerado industrial de Corea.

El Fondo y el Skuld Club nombraron un equipo de inspectores coreanos e internacionales para seguir las operaciones de limpieza e investigar el impacto potencial de la contaminación en las actividades de pesca, maricultura y turismo.

Repercusiones del derrame

Gran parte de la costa occidental de Corea ha sido afectada en diversos grados. Quedó contaminado el litoral compuesto por rocas, cantos rodados y guijarros, así como largas playas de recreo de arena e instalaciones portuarias en la Península de Taean y en las islas cercanas. En un periodo de varias semanas, las costas de tierra firme y las islas más al sur también fueron contaminadas por una emulsión de hidrocarburos y bolas de alquitrán. En total quedaron contaminados unos 375 kilómetros de litoral a lo largo de la costa occidental de Corea. Asimismo se contaminó un considerable número de embarcaciones comerciales.

La costa occidental de la República de Corea tiene un gran número de instalaciones de maricultura, incluido varios miles de hectáreas de cultivo de algas. Además es una zona importante de cultivo de mariscos y criaderos a gran escala. La zona también es explotada por pesquerías a pequeña y gran escala. Los hidrocarburos afectaron a un gran número de estas instalaciones de maricultura, al pasar por las estructuras de apoyo, contaminando boyas, cables, redes y el producto. El Gobierno coreano financió las operaciones de desmantelamiento de la mayor parte de las instalaciones ostrícolas afectadas en dos bahías de la Península de Taean. Estas operaciones se completaron a principios de agosto de 2008.

Los hidrocarburos afectaron también a las playas de recreo y otras zonas del Parque Nacional de Taean. La Península de Taean es un destino turístico favorito de los visitantes de la zona metropolitana de Seúl, con una estimación de 20 millones de visitantes al año, sobre todo en los meses de julio y agosto.

Operaciones de limpieza

El Servicio Nacional de Guardacostas de Corea,

un departamento del Ministerio de Asuntos Marítimos y Pesca (MOMAF), tiene la responsabilidad general de la lucha contra la contaminación marina en las aguas bajo jurisdicción de la República de Corea. En el primer trimestre de 2008, la responsabilidad de supervisar la limpieza del litoral fue confiada a los gobiernos locales afectados.

Los Guardacostas coordinaron la lucha contra la contaminación en el mar. Más de 100 buques de los Guardacostas, la Armada y la Korean Marine Pollution Response Corporation (KMPRC) fueron desplegados para llevar a cabo las operaciones de limpieza. También fueron desplegados más de 1 500 pesqueros. Los Guardacostas aplicaron dispersantes sobre las manchas de hidrocarburos flotantes desde buques y luego helicópteros. También fueron desplegadas decenas de kilómetros de barreras flotantes en el mar y en las zonas a lo largo de la costa.

La lucha contra la contaminación en el mar, encabezada por el gobierno, se completó en dos semanas, si bien un gran número de pesqueros seguía desplegado durante las semanas siguientes para remolcar las barreras flotantes absorbentes y recoger las bolas de alquitrán. Algunos se siguen utilizando para transportar la mano de obra y materiales a las islas frente a la costa para apoyar las operaciones de limpieza hasta finales de año.

Los Guardacostas de Corea encargaron las operaciones de limpieza en la costa a un total de 21 contratistas de limpieza bajo licencia, apoyados por las autoridades locales y cooperativas de pesca. Se llevaron a cabo operaciones de limpieza del litoral en varios lugares a lo largo de la costa occidental de Corea. Participaron también en las operaciones de limpieza lugareños locales, cadetes del ejército y la Armada y voluntarios de toda Corea. Se empleó un número de hombres-día superior a un millón en los dos primeros meses. Las operaciones de limpieza se llevaron a cabo mediante la eliminación manual y mecánica del petróleo a granel, y entrañaron el trabajo de un gran número de voluntarios para limpiar las rocas y guijarros con material absorbente.

La eliminación del petróleo terminó a fines de marzo de 2008. La mayor parte de las operaciones de limpieza secundarias, involucrando, entre otras técnicas, el lavado natural por efecto de las olas, el

lavado con descarga de agua y el tratamiento con agua caliente a alta presión, se terminaron a finales de junio de 2008. Algunas operaciones de limpieza en zonas alejadas continuaron hasta octubre de 2008.

Los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992

La República de Corea es parte en el CRC de 1992 y un Estado Miembro del Fondo de 1992, pero no es un Estado Miembro del Fondo Complementario.

A consecuencia de ello, como es casi cierto que la cuantía total de los daños excederá de la cuantía de limitación aplicable en virtud del CRC de 1992, el Fondo tendrá que pagar indemnización a las víctimas del derrame.

El arqueo del *Hebei Spirit* (146 848 AB) es superior a 140 000 AB. Por consiguiente, la cuantía de limitación aplicable es la máxima disponible en virtud del CRC de 1992, a saber 89,77 millones de DEG (£84 millones). La cuantía total disponible para indemnización conforme al CRC de 1992 y al Convenio del Fondo de 1992 es 203 millones de DEG (£178 millones).

Nivel de pagos

En la sesión de marzo de 2008, el Comité Ejecutivo autorizó al Director a liquidar y pagar las reclamaciones derivadas de este siniestro, en la medida en que no diesen pie a cuestiones de principio que no hubiesen sido previamente decididas por el Comité. El Comité Ejecutivo también decidió que la conversión de 203 millones de DEG a Won de Corea se hiciese sobre la base del valor de esa moneda frente al DEG en la fecha de adopción del Acta de Decisiones del Comité Ejecutivo de su 40ª sesión, es decir, el 13 marzo de 2008 a razón de 1 DEG = Won 1 584,330 dando una cuantía total para indemnización de Won 321 618 990 000 (£178 millones).

En la misma sesión basándose en una estimación preliminar de los expertos del Fondo, era probable que la cuantía total de las pérdidas que resultarían del siniestro del *Hebei Spirit* excediese de la cuantía disponible conforme a los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992. En vista de la incertidumbre en cuanto a la cuantía total de las pérdidas, el Comité

decidió que los pagos deben estar por el momento limitados al 60% de los daños reconocidos.

En junio de 2008, el Comité Ejecutivo tomó nota de la nueva información que indicaba que el alcance de los daños era probable que fuese superior a lo estimado inicialmente en marzo de 2008. En esa sesión, el Comité decidió que, en vista de la incertidumbre en cuanto a la cuantía total de las reclamaciones en potencia, y en vista de la necesidad de asegurar un tratamiento por igual para todos los demandantes, los pagos que efectúe el Fondo 1992 deben limitarse de momento al 35% de los daños establecidos.

En octubre de 2008, el Comité Ejecutivo decidió mantener el nivel de pago al 35% de la cuantía de las pérdidas o los daños establecidos y examinar la situación en su próxima sesión.

Medidas del Gobierno coreano

Pagos por dificultades económicas efectuados por el Gobierno coreano

El Gobierno coreano informó al Fondo que se han efectuado pagos por un total de Won 117,2 mil millones (£58 millones) a residentes de las zonas afectadas. De esta cuantía, el Gobierno central ha proporcionado Won 76,8 mil millones (£38 millones), la provincia de Chungcheongnam Won 15 millones (£7,4 millones) y donantes privados Won 25,4 mil millones (£12,5 millones). Las autoridades locales de las provincias afectadas han distribuido los pagos.

Se ha informado en la prensa que en el condado de Taean, que es una de las zonas más afectadas, un total de 18 757 hogares recibieron pagos de entre Won 746 862 (£369) y Won 2 916 600 (£1 440).

En junio de 2008, el Gobierno coreano informó al Comité Ejecutivo que estos pagos se habían efectuado como donativos a los residentes afectados. Por consiguiente, estos no constituyeron el pago de indemnización de los daños causados por contaminación y no estarían comprendidos en el ámbito del artículo 9.3 del Convenio del Fondo.

Pagos de las autoridades locales

Se tiene entendido que las autoridades del condado

de Taean y la ciudad de Boryeong han efectuado pagos de un total de Won 4 421 357 479 (£2,4 millones) a demandantes del sector de la limpieza respecto del coste de la mano de obra de los lugareños en enero y febrero de 2008, correspondientes a la diferencia entre la cuantía reclamada contra el Fondo y el Skuld Club y la cuantía evaluada. Se espera que las autoridades del condado de Taean, presenten una reclamación subrogada respecto a los pagos efectuados.

Ley especial para prestar apoyo a las víctimas del siniestro del *Hebei Spirit*

En la sesión de junio de 2008 del Comité Ejecutivo, el Gobierno coreano informó al Fondo que la Asamblea Nacional había aprobado una Ley Especial para prestar apoyo a los habitantes afectados y el restablecimiento del medio ambiente respecto del siniestro de contaminación por hidrocarburos del *Hebei Spirit* en marzo de 2008. En virtud de la Ley especial, el Gobierno coreano quedaba autorizado a efectuar pagos a los demandantes, basándose en las evaluaciones del Skuld Club y del Fondo, dentro de los 14 días siguientes a la fecha en que presentasen al Gobierno pruebas de la evaluación. Los demandantes podrían recibir, por consiguiente, plena indemnización por las pérdidas sufridas de resultas del siniestro basadas en las evaluaciones de las reclamaciones realizadas por el Fondo y el Skuld Club. La Ley especial entro en vigor a partir del 15 de junio de 2008.

En la misma sesión, el Gobierno coreano informó también al Fondo si el Fondo y el Skuld Club pagaban a los demandantes una indemnización sobre una base a prorrata, el Gobierno coreano pagaría el porcentaje restante a los demandantes, de modo que se les abonase el 100% de la evaluación.

Al 31 de diciembre de 2008, el Gobierno coreano había efectuado pagos de un total de Won 19 477 385 700 (£11 millones) a 34 demandantes del sector de limpieza basándose en las evaluaciones del Fondo y del Skuld Club. El Gobierno coreano ha presentado una reclamación subrogada por estos pagos.

Préstamos concedidos por el Gobierno coreano

Como medida para asistir a las víctimas de los daños por contaminación, el Gobierno coreano ha concedido préstamos de un total de

Won 1 330 millones (£730 000) a 16 contratistas de limpieza a través de un acuerdo con la Federación Nacional de Cooperativas de Pesca.

Decisión del Gobierno coreano de “ser el último de la cola”

En la sesión de junio de 2008 del Comité Ejecutivo, el Gobierno coreano informó al Comité de su decisión de “ser el último de la cola” respecto a la indemnización de los costes de limpieza y otros gastos contraídos por el Gobierno central y los gobiernos locales. El Gobierno coreano informó también al Comité Ejecutivo que esperaba que sus reclamaciones, por las cuales “sería el último de la cola”, fuesen del orden de Won 75 mil millones (£41 millones), pero que era probable que esta cifra aumentase, ya que el Gobierno seguía contrayendo gastos para reactivar la economía local, incluidos los trabajos de restauración del medio ambiente y el fomento del gasto de consumo.

El Fondo y el Skuld Club están en frecuente contacto con el Gobierno coreano para mantener un sistema coordinado de intercambio de información sobre la indemnización, a fin de evitar la duplicación de pagos.

Acuerdos de cooperación entre el Gobierno coreano, el propietario del buque y el Skuld Club

En enero de 2008, tuvieron lugar deliberaciones sobre cuestiones de indemnización, de lo que resultó el Primer acuerdo de cooperación concertado entre el propietario del buque, el Skuld Club, la KMPRC y el MOMAF. Se consultó al Fondo durante las negociaciones, pero no es parte en el Acuerdo. Se pueden hallar detalles del contenido del Primer acuerdo de cooperación en el documento 92FUND/EXC.40/9.

El Skuld Club también sostuvo conversaciones con el Gobierno coreano a fin de resolver su preocupación de que los tribunales de Corea que tratan del proceso de limitación no podrían tener en cuenta plenamente los pagos efectuados por el Skuld Club, y que por tanto el Club correría el riesgo de pagar una indemnización superior a la cuantía de limitación.

En julio de 2008, se concertó un segundo acuerdo de cooperación entre el propietario del buque, el

Skuld Club y el Gobierno coreano (Ministerio de Territorio, Transporte y Asuntos Marítimos (MLTM), que había asumido una parte de las funciones del MOMAF). En virtud de este acuerdo, el Club se comprometió a pagar a los demandantes el 100% de las cuantías evaluadas hasta el límite de responsabilidad del propietario del buque en virtud del CRC de 1992, esto es 89,77 millones de DEG (£84 millones). En contrapartida, el Gobierno coreano se comprometió a indemnizar en su totalidad el conjunto de reclamaciones evaluadas por el Club y el Fondo así como todas las cuantías concedidas por sentencias en virtud del CRC y el Convenio del Fondo de 1992 que excediesen del límite para garantizar que todos los demandantes reciban finalmente indemnización plena. Además, el Gobierno coreano se ha comprometido a depositar la cuantía ya pagada por el Skuld Club a los demandantes si el Tribunal exigiese el depósito del fondo de limitación.

Oficina de Reclamaciones

En enero de 2008, en previsión de recibir un gran número de reclamaciones y tras consultar con el Gobierno coreano, el Fondo y el Skuld Club abrieron una Oficina de Reclamaciones (el Centro *Hebei Spirit*) en Seúl para ayudar a los demandantes en la presentación de sus reclamaciones de indemnización. El centro cuenta con un gerente y tres empleados de apoyo. La oficina entró en pleno funcionamiento el 22 de enero de 2008.

Reclamaciones de indemnización

Al 31 de diciembre de 2008, el Skuld Club y el Fondo han recibido 2625 reclamaciones de un total de Won 329 mil millones (£181 millones). El cuadro de la página 130 presenta un desglose de las diferentes categorías de reclamaciones recibidas.

Se han aprobado 224 reclamaciones de un total de Won 36 857 millones (£20 millones). El Skuld Club ha efectuado pagos provisionales que ascienden a un total de Won 17 112 703 535 (£9 millones) respecto a 65 reclamaciones. Se han efectuado los pagos al 100% de la cuantía evaluada. Se han cuestionado las reclamaciones restantes y se espera la respuesta del demandante. La mayor parte de las reclamaciones se presentaron con escasa o ninguna documentación de apoyo.

Categoría de la reclamación	Número de reclamaciones	Cuantía reclamada (millones de Won)	Reclamaciones evaluadas	Cuantía evaluada (millones de Won)	Reclamaciones pagadas	Cuantía pagada (millones de Won)	Reclamaciones rechazadas
Limpieza y medidas preventivas	222	150 934	111	36 596	63	17 056	1
Daños materiales	16	2 619	-	-	-	-	-
Pesquerías y maricultura	289	108 275	1	-	-	-	1
Reclamaciones de turismo y otros daños económicos	2097	64 803	112	261	2	57	42
Daños ambientales	1	2 195	-	-	-	-	-
Total	2 625	328 826	224	36 857	65	17 113	44
Total (£ millones)		181,58		20,36		9,45	

Los expertos del Fondo y del Club han estado trabajando en estrecha colaboración con el Gobierno coreano a fin de explorar la posibilidad de complementar la información disponible con las estadísticas oficiales y otros datos que podrían ayudar a evaluar las pérdidas.

Investigaciones sobre la causa del siniestro

Investigación en Corea

Poco después del siniestro, el Tribunal de Seguridad Marítima del Distrito de Incheon, en Corea, inició una investigación sobre la causa del siniestro.

En decisión dictada en septiembre de 2008, el Tribunal de Seguridad Marítima de Incheon consideró que tanto los dos remolcadores como el *Hebei Spirit* fueron considerados culpables por causar el abordaje. El Tribunal halló que el capitán y el oficial de servicio del *Hebei Spirit* fueron también responsables en parte del abordaje entre la gabarra grúa y el *Hebei Spirit*.

Varios acusados, entre ellos la Samsung Heavy Industries, los capitanes de los remolcadores y el capitán y el oficial de servicio del *Hebei Spirit* han apelado contra la decisión ante el Tribunal Central de Seguridad Marítima.

En diciembre de 2008, el Tribunal Central de Seguridad Marítima dictó su decisión. La

decisión del Tribunal Central es similar a la del Tribunal de Incheon en la medida en que se halló que los dos remolcadores fueron responsables principalmente y el capitán y el oficial de servicio del *Hebei Spirit* fueron también hallados responsables en parte del abordaje entre la gabarra grúa y el *Hebei Spirit*.

Investigación en Hong Kong, China

La administración del Estado de abanderamiento del buque en Hong Kong, China, ha iniciado asimismo investigaciones sobre la causa del siniestro. Al 31 de diciembre de 2008 todavía continuaba la investigación.

Procesos judiciales

Proceso penal

Tribunal de Primera Instancia

En enero de 2008, la Fiscalía del sector de Seosan del Tribunal de Distrito de Daejeon (Tribunal de Seosan) inició una acusación penal contra los capitanes de la gabarra grúa y los dos remolcadores. Fueron detenidos los capitanes de los dos remolcadores. También se abrió un proceso penal contra el capitán y el primer oficial del *Hebei Spirit*. El capitán y el primer oficial del *Hebei Spirit* no fueron detenidos, pero no se les permitió salir de la República de Corea.

En junio de 2008, el Tribunal de Seosan dictó sentencia al efecto de que i) el capitán de uno de



Hebei Spirit: Tanques de almacenamiento temporal en la cabeza de playa

los remolcadores fue condenado a tres años de prisión y una multa de Won 2 millones (£1 000); ii) el capitán del otro remolcador fue condenado a un año de prisión; iii) el propietario de los dos remolcadores (Samsung Heavy Industries) fue multado con Won 30 millones (£16 600); iv) el capitán de la gabarra grúa fue hallado no culpable; y v) el capitán y el primer oficial del *Hebei Spirit* también fueron hallados no culpables.

El Fiscal y el propietario de los remolcadores apelaron contra la sentencia, en espera de lo cual el capitán y el primer oficial del *Hebei Spirit* aún no estaban autorizados a dejar la República de Corea.

Tribunal de Apelación

En diciembre de 2008, el Tribunal penal de Apelación (Tribunal de Daejeon) dictó sentencia. En su sentencia, el Tribunal de Daejeon redujo la sentencia contra los capitanes de los dos remolcadores. La sentencia invalidó las sentencias no culpables del capitán de la gabarra grúa y el capitán y el primer oficial del *Hebei Spirit*. El propietario del *Hebei Spirit* fue también multado

con Won 30 millones (£16 600) y el capitán y el primer oficial del *Hebei Spirit* fueron detenidos.

Procesos Civiles

Procedimiento de limitación de los propietarios del *Hebei Spirit*

En febrero de 2008, los propietarios del *Hebei Spirit* presentaron una solicitud para comenzar un procedimiento de limitación ante el sector de Seosan del Tribunal de Distrito de Daejeon (Tribunal de Limitación). El Tribunal de Limitación decidió aplazar su decisión sobre el derecho del propietario del buque a limitar su responsabilidad, ya que los propietarios de buques no habían proporcionado pruebas de que se hubiesen presentado reclamaciones superiores a la cuantía de limitación, y que los resultados de la investigación penal no habían sido presentados al Tribunal.

En agosto de 2008, en una vista, el propietario del *Hebei Spirit* pidió al Tribunal que dictase una orden que otorgase el derecho del propietario del buque a limitar su responsabilidad. Pero el Tribunal decidió no otorgar la petición y dar

tiempo a las víctimas del derrame de hidrocarburos para registrar sus reclamaciones.

Procedimiento de limitación de los propietarios de los dos remolcadores y el propietario de la gabarra grúa

En diciembre de 2008, el propietario de los dos remolcadores y de la gabarra grúa (Samsung Heavy Industries) presentó una petición solicitando al Tribunal de Distrito Central de Seúl que dictase una orden que otorgase el derecho a limitar su responsabilidad en la cuantía de 2,2 millones de DEG (£2 millones). Se espera una decisión en 2009.

Nombramiento de expertos judiciales

En diciembre de 2007, un grupo de demandantes de pesca pertenecientes a las Cooperativas de Pesquerías de Seosan presentó una solicitud al Tribunal de Seosan pidiendo al Tribunal que ordenase preservar las pruebas y nombrase un experto judicial para evaluar las pérdidas.

En marzo de 2008, otro grupo de demandantes de pesca de la zona de la ciudad de Boryeong y el condado de Hongsung presentó una solicitud similar al Tribunal de Hongsung.

El Fondo de 1992 había encargado a sus abogados coreanos que interviniesen en el proceso para intervenir en los procesos para asegurar que se protejan los intereses del Fondo.

En enero y abril de 2008 respectivamente, los dos Tribunales designaron al Instituto de Investigaciones Marítimas de la Universidad Nacional de Pukyong y al Instituto de Ciencia de la Pesca de la Universidad de Jeonnam como expertos judiciales encargados de evaluar los daños derivados del siniestro del *Hebei Spirit*. Los Tribunales ordenaron que todo material que los expertos judiciales reciban de los demandantes sea puesto a disposición de los expertos contratados por el Skuld Club y el Fondo, y que estos tengan acceso ilimitado a todo material necesario para realizar la evaluación de las pérdidas.

Prohibición judicial contra los expertos nombrados por el Club y el Fondo

En marzo de 2008, tres pescadores y dos propietarios de restaurantes de pescado crudo presentaron una solicitud de prohibición judicial en el Tribunal de Distrito Central de Seúl. Tenía por objeto impedir que los expertos nombrados

por el Club y el Fondo llevasen a cabo las evaluaciones porque no estaban acreditados conforme al Derecho coreano para llevar a cabo esa labor.

En abril de 2008, el Tribunal desestimó la solicitud porque los demandantes todavía tenían derecho a llevar al Tribunal las reclamaciones si no estaban de acuerdo con la evaluación. El Tribunal estatuyó que, conforme a la Ley coreana, los expertos nombrados por el Club y el Fondo estaban autorizados a llevar a cabo la investigación y la evaluación de los daños derivados de un siniestro de contaminación por hidrocarburos.

Los demandantes apelaron contra la decisión. Se espera una decisión del Tribunal de Apelación de Seúl en 2009.

15.10 SINIESTRO EN ARGENTINA

(Argentina, 25/26 de diciembre de 2007)

El siniestro

A raíz de los informes sobre los hidrocarburos en el mar el 26 de diciembre de 2007, las autoridades argentinas sobrevolaron la zona costera frente a Caleta Córdova, Provincia de Chubut, Argentina, y notificaron una mancha que cubría unos 14 km² y que se calcula contenía entre 50 y 200 toneladas de hidrocarburos. Posteriormente, el mismo día, una cantidad importante de hidrocarburos impactó el litoral de Caleta Córdova. Se informó que se había afectado un total de 5,7 kilómetros de costa, y contratistas locales emprendieron las operaciones de limpieza de la costa bajo la supervisión del gobierno provincial.

El Tribunal de lo penal de Comodoro Rivadavia (Argentina) inició investigaciones sobre la causa del siniestro. Poco antes que se descubriera la contaminación, el buque tanque argentino *Presidente Umberto Arturo Illia (Presidente Illia)* (35 995 AB) había estado cargando hidrocarburos en una boya de carga frente a Caleta Córdova. El buque fue detenido por el Tribunal y se llevó a cabo una inspección del buque, a cargo de las autoridades marítimas. Esto reveló la existencia de un fallo en el sistema de lastre del buque, y una inspección efectuada posteriormente en el puerto



Siniestro en Argentina: Líneas mareales de hidrocarburos varados en una orilla

de descarga también halló residuos de crudos en tres tanques de lastre.

No obstante, el propietario del *Presidente Illia* y su asegurador impugnan la responsabilidad y alegan que los hidrocarburos que impactaron la costa deben haber procedido de otra fuente.

Impacto del derrame

Se informa que han muerto unas 400 aves a consecuencia del derrame. Asociaciones de protección de la fauna y el medio ambiente, junto con unos 250 voluntarios, emprendieron el rescate de aves y la rehabilitación. Se estableció un centro de recuperación de aves en una granja avícola abandonada.

Se interrumpieron las actividades de pesca locales, aunque se tiene entendido que el empresario de la boya de carga ha dispuesto el transporte de los pescadores de subsistencia a otros lugares más distantes a lo largo del litoral para continuar las operaciones de pesca. Se prevé que habrá pérdidas económicas en el sector de la pesca.

La zona afectada por el derrame se utiliza para fines recreativos y por lo tanto se prevé que habrá

pérdidas en el sector del turismo.

Operaciones de limpieza

Los contratistas locales realizaron operaciones de limpieza en la costa del 27 de diciembre de 2007 al 22 de febrero de 2008 bajo la supervisión de la administración local.

La limpieza se concentró en los 1,5 kilómetros de costa más fuertemente contaminados y supuso, entre otras cosas, la extracción de parte del sustrato de la playa. Técnicos ambientalistas locales desaconsejaron esta medida, por lo que después se utilizaron métodos menos intrusivos de limpieza.

Se recogieron aproximadamente 160 m³ de agua oleosa y 900 m³ de residuos oleosos durante las operaciones de limpieza.

Poco después del siniestro se estableció un Comité de crisis, que comprendía a las autoridades locales, provinciales y federales, los pescadores, las personas afectadas y el empresario de la boya de carga. El Comité de crisis recomendó que se evaluaran los riesgos para determinar las consecuencias sociales y

ambientales del siniestro y formular recomendaciones sobre las medidas de rehabilitación necesarias.

Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992

Argentina es parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992) y el Convenio del Fondo de 1992. El límite de responsabilidad del propietario del *Presidente Illia* en virtud del CRC de 1992 se estima en 24 067 845 de DEG (£22,8 millones).

El *Presidente Illia* estaba asegurado en cuanto a responsabilidad por contaminación en el West of England Ship Owners Mutual Insurance Association (Luxembourg) (West of England Club).

Investigaciones sobre la causa del siniestro

La Prefectura Naval (autoridades marítimas) comenzó las investigaciones sobre las causas del siniestro poco después del derrame. Las autoridades marítimas inspeccionaron el *Presidente Illia* en Caleta Córdova y en Campana, el puerto de descarga. Estas investigaciones detectaron un fallo en el sistema de lastre, la existencia de residuos de crudo en tres tanques de lastre y vestigios de crudo en el conducto de descarga del lastre. Además los informes de las medidas de espesor supuestamente indican que la cantidad recibida en el puerto de descarga era considerablemente inferior a la cantidad transferida al buque en el puerto de carga.

Las autoridades marítimas efectuaron inspecciones en otros buques presentes en la zona pero ninguno fue detenido.

Procesos judiciales

El Fondo de 1992 nombró un abogado argentino para seguir el procedimiento judicial iniciado en Argentina a raíz de este siniestro.

Tras una orden judicial, el *Presidente Illia* fue detenido en Campana en enero de 2008. El buque sigue detenido en relación con la investigación sobre la causa del siniestro. Una inspección del buque reveló una fuga en el conducto de lastre al pasar por el tanque de carga central N°1. En una segunda inspección se hallaron residuos de crudo en tres tanques de

lastre. El Tribunal investigó en particular la responsabilidad del representante del propietario del buque (el superintendente), el capitán y otros oficiales del *Presidente Illia*, el empresario de la boya de carga y el inspector de la carga.

En marzo de 2008, el Tribunal de lo penal dictó una sentencia preliminar, por la cual nombra al representante del propietario del buque (superintendente), al capitán y a otros oficiales del *Presidente Illia* partes responsables del siniestro.

El Tribunal consideró que, mientras el *Presidente Illia* cargaba crudo Escalante el 25 y 26 de diciembre de 2007 en una boya de carga frente a Caleta Córdova, una cantidad no establecida de hidrocarburos que se estaban cargando penetró el sistema de lastre debido a un fallo en el conducto de lastre, y posteriormente se derramó emulsificada con agua durante el proceso de deslastre.

Las conclusiones del Tribunal se sustentaban en análisis químicos que muestran que se hallaron restos de hidrocarburos en las tuberías de lastre y en la bomba de lastre segregado del *Presidente Illia* y que estos restos coinciden con el tipo de crudo Escalante que se cargaba en la boya de carga, los cuales eran muy similares a las muestras obtenidas en las costas de Caleta Córdova. Cuando las autoridades llevaron a cabo su inspección y tomaron muestras al llegar el buque al puerto de descarga, observaron chorros de hidrocarburos que procedían de la tubería de descarga del lastre. Además, la información que consta en los informes pertinentes de un inspector de carga supuestamente indica que la cantidad recibida en el puerto de descarga era considerablemente inferior a la cantidad transferida al buque en el puerto de carga.

Las partes acusadas apelaron.

El propietario del buque y la aseguradora sostienen que era poco probable que el *Presidente Illia* hubiese causado los daños. Alegan que un derrame causado por el *Presidente Illia* sería de muy poca importancia, y era muy poco probable que hubiese alcanzado la costa, y que por tanto los hidrocarburos que alcanzaron la costa deben haber procedido de otra fuente. El propietario del buque y la aseguradora alegan, además, que los derrames anónimos de

hidrocarburos son frecuentes en Caleta Córdova y cuestionan la validez del análisis efectuado por el laboratorio designado por el Tribunal.

Reclamaciones de indemnización ante el Tribunal

Poco después del derrame, la provincia de Chubut presentó ante el Tribunal de lo penal de Comodoro Rivadavia una demanda de embargo por US\$50 millones (£28 millones). El Tribunal de lo penal desestimó la demanda de embargo por motivos de procedimiento.

La provincia de Chubut también ha presentado ante el Tribunal de lo penal de Comodoro Rivadavia una reclamación de indemnización por los daños ocasionados por el siniestro, incluidos los daños al medio ambiente. La reclamación aún no ha sido cuantificada. El propietario del buque ha presentado argumentos para la defensa en los que niega su responsabilidad en el derrame y solicita al Tribunal que incluya al Fondo de 1992 en el procedimiento.

El Tribunal ha admitido hasta el momento como demandantes a 32 habitantes de la zona. Se prevé que posteriormente también presenten reclamaciones por daños.

Reclamaciones previstas

Se le ha informado al Fondo de 1992 que los expertos designados por el propietario del buque han estimado los costes de las operaciones de limpieza en US\$1 250 000 (£855 000) y los costes de la operación de rescate de aves y la recuperación en US\$1 300 000 (£889 000).

Varios recolectores de moluscos y pescadores artesanales recibieron subsidios del municipio durante tres o cuatro meses, periodo en el cual se habían prohibido todas las actividades de pesca.

Además, un pescador artesanal ha señalado que presentará reclamaciones por pérdidas económicas durante la veda de pesca.

La zona afectada se utiliza para el turismo local y la pesca deportiva y hay pequeños restaurantes. Por lo tanto, cabe esperar más reclamaciones por pérdidas.

Medidas adoptadas por el Fondo de 1992

En mayo de 2008 se informó del siniestro a la Secretaría, y desde entonces ha seguido las investigaciones del Tribunal de lo penal de Comodoro Rivadavia sobre las causas del mismo. La Secretaría tuvo conocimiento del dictamen preliminar del Tribunal, que señala al *Presidente Illia* como origen de la contaminación.

El límite de responsabilidad del propietario del *Presidente Illia* en virtud del CRC de 1992 se calcula en 24 millones de DEG (£22,8 millones) y aunque todavía es incierta la cuantía admisible de los daños ocasionados por el siniestro, según estimaciones iniciales es probable que la cantidad total de los daños esté dentro del límite de responsabilidad del propietario, en cuyo caso no se pediría al Fondo de 1992 que pague indemnización.

Sin embargo, el propietario del *Presidente Illia* y la aseguradora mantienen que el *Presidente Illia* no causó el derrame que impactó la costa y han apelado contra la decisión del Tribunal. Si prosperase su apelación, pero no obstante se probase que el derrame procedía de un 'buque' como se define en los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992, el Fondo de 1992 tendría que pagar indemnización desde el principio.

La Secretaría, a través del abogado argentino del Fondo de 1992, se mantiene al tanto de las novedades respecto del siniestro.

ANEXOS

ANEXO I

ESTRUCTURA DE LOS FIDAC

ÓRGANOS RECTORES DEL FONDO DE 1992

ASAMBLEA

Integrada por todos los Estados Miembros

13ª sesión extraordinaria

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

13ª sesión

Presidente: Sr. Jerry Rysanek (Canadá)
 Vicepresidente: Sr. Edward K. Tawiah (Ghana)
 Sr. Ichiro Shimizu (Japón)

COMITÉ EJECUTIVO

40ª a 42ª sesiones

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

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

43ª sesión

Presidente: Sr. Daniel Kjellgren (Suecia)
 Vicepresidente: Sr. Patrick Tso Chi-hung (China (Región Administrativa Especial de Hong Kong))

Canadá	Francia	República de Corea
China (Región Administrativa Especial de Hong Kong)	India	Suecia
Chipre	Italia	Trinidad y Tabago
España	Liberia	Uruguay
Filipinas	Qatar	
	Reino Unido	

CONSEJO ADMINISTRATIVO DEL FONDO DE 1971

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

23ª sesión

Presidente: Capitán David J. F. Bruce (Islas Marshall)
Vicepresidente: Sr. Víctor Koyoc Cauich (México)

ASAMBLEA DEL FONDO COMPLEMENTARIO**4ª sesión**

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

SECRETARÍA COMÚN

Director:	Sr. Willem Oosterveen
Asesor Jurídico:	Sr. Nobuhiro Tsuyuki
Ayudante Personal del Director:	Sra. Jill Martinez
Ayudante Administrativa del Asesor Jurídico:	Sra. Astrid Richardson
Jefe, Departamento de Reclamaciones:	Sr. José Maura
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 (hasta el 30 de mayo de 2008)
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. Miriam Blugh (desde el 7 de enero de 2008)
Responsable de la Oficina:	Sr. Modesto Zotti
Administrador de Informática:	Sr. Stuart Colman
Auxiliar de Finanzas:	Sra. Elisabeth Galobardes
Auxiliar de Finanzas:	Sra. Kathy McBride
Auxiliar de Finanzas:	Sra. Paloma Scolari de Oliveira
Auxiliar de Oficina:	Sr. Paul Davis
Recepcionista/Asistente de Viajes:	Sra. Alexandra Hardman

Jefa, Departamento de Relaciones Exteriores y de Conferencias:	Sra. Catherine Grey
Coordinadora de Relaciones exteriores y de Conferencias:	Sra. Victoria Turner
Administradora de Conferencias:	Sra. Christine Geffert
Administradora de Traducción (español):	Sra. Natalia Ormrod
Administradora de Traducción (francés):	Sra. Françoise Ploux
Administradora de Traducción (francés):	Sra. Aurélie Chollat (hasta el 12 de septiembre de 2008)

AUDITORES DEL FONDO DE 1971, DEL FONDO DE 1992 Y DEL FONDO COMPLEMENTARIO

Sr. Tim Burr
Interventor y Auditor General, Reino Unido

ÓRGANO DE AUDITORÍA COMÚN

Hasta octubre de 2008

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)

Desde octubre de 2008

Sr. Emile di Sanza (Canadá)
Sr. Thomas Johansson (Suecia)
Sr. Mendim Me Nko'o (Camerún)
Profesor Seiichi Ochiai (Japón)
Sr. Wayne Stuart (Australia) (Presidente)
Sr. John Wren (Reino Unido)
Sr. Nigel Macdonald (Experto externo)

ÓRGANO ASESOR DE INVERSIONES COMÚN

Sr. David Jude
Sr. Brian Turner
Sr. Simon Whitney-Long

ANEXO II

NOTA SOBRE LOS ESTADOS FINANCIEROS PUBLICADOS DE LOS FIDAC EN 2007

Los estados financieros que figuran en los Anexos V a VIII, XI a XIV, y XVI a XVIII 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 2007, aprobados por el Consejo Administrativo del Fondo de 1971 en su 23ª sesión, por la Asamblea del Fondo de 1992 en su 13ª sesión y por la Asamblea del Fondo Complementario en su 4ª sesión.

Declaración del Auditor externo

Los extractos de los estados financieros que figuran en los anexos V a VIII, XI a XIV, y XVI a XVIII 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 2007.



G. Miller
Director
por el Interventor y Auditor General
National Audit Office, Reino Unido
31 de enero de 2009

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 2007

CONTENIDO:

- SINOPSIS
- CONCLUSIONES DETALLADAS DEL INFORME
 - Informe financiero
 - Ingresos y gastos
 - Activo y pasivo
 - Otras cuestiones financieras
 - Adopción de las IPSAS
 - Cuestiones de gestión financiera
 - Controles internos
- PROGRESO SOBRE LAS RECOMENDACIONES DE AUDITORÍA ANTERIORES
- AGRADECIMIENTO
- ANEXO A: ALCANCE Y ENFOQUE DE LA AUDITORÍA

SINOPSIS

- *Dictamen sin reservas sobre los estados financieros de 2007*
- *Un déficit de ingresos sobre gastos en comparación con años anteriores, conforme con la liquidación del Fondo de 1971*
- *No se cerraron los Fondos de Reclamaciones durante el periodo, y hubo un descenso en el pasivo contingente estimado*
- *Progreso hacia la adopción formal de las Normas Internacionales de Contabilidad del Sector Público*

Resultados generales de la auditoría

- 1 Hemos verificado los estados financieros del Fondo internacional de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos, 1971 de acuerdo con el Reglamento financiero y de conformidad con las Normas Internacionales de Auditoría. Hemos 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, 1992 y un 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; y el dictamen de auditoría confirma que estos estados financieros presentan con equidad, en todos los aspectos materiales, la posición financiera al 31 de diciembre de 2007 y los resultados de operaciones y flujos de efectivo para el periodo entonces finalizado, de acuerdo con las Normas de Contabilidad del Sistema de las Naciones Unidas y las normas de contabilidad de los FIDAC señaladas.
- 3 Se resumen a continuación las observaciones y recomendaciones principales derivadas de nuestra auditoría, con un comentario más detallado en la sección sobre Conclusiones detalladas. Las medidas adoptadas por la administración respondiendo a nuestras recomendaciones del año anterior, para 2006, se examinan en una sección separada del informe; y en el Anexo A se resumen el alcance y enfoque de la auditoría, que se comunicaron a la Secretaría en una estrategia detallada de auditoría.

Conclusiones y recomendaciones principales

Informe financiero

- 4 Los resultados detallados de este informe proporcionan un comentario sobre la situación financiera del Fondo. Para el ejercicio económico finalizado el 31 de diciembre de 2007, el Fondo de 1971 comunicó un déficit de ingresos sobre gastos de £290 975 comparado con un déficit de £463 025 en 2006.
- 5 En general hallamos que los controles financieros internos habían funcionado eficazmente en cada una de las áreas contables que auditamos y, combinados con la seguridad obtenida de las pruebas en detalle, obtuvimos suficientes pruebas fiables para apoyar nuestro dictamen de auditoría.
- 6 El Fondo se prepara para la adopción de las Normas Internacionales de Contabilidad del Sector Público (IPSAS) antes de 2010. Revisamos el progreso con respecto a este fin, incluida una revisión del calendario del Fondo y los planes para la adopción de las IPSAS, que se presentarán a las Asambleas para su aprobación. Alentamos a los Fondos a elaborar un plan para la implementación una vez que las Asambleas hayan aprobado la adopción de las IPSAS en principio.

Cuestiones de gestión financiera

- 7 Además de la labor necesaria para proporcionar seguridad de auditoría 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 Además seguimos las recomendaciones de nuestro informe de auditoría de 2006, y confirmamos que la Secretaría había adoptado medidas para acometer las recomendaciones de auditoría.

CONCLUSIONES DETALLADAS DEL INFORME

Informe financiero

Ingresos y gastos

- 9 Durante el ejercicio económico de 2007, el Fondo de 1971 notificó un déficit operativo del Fondo General de £338 668 comparado con el ejercicio anterior cuando el déficit había sido de £376 833. El déficit se explica por gastos relacionados con reclamaciones y el hecho de que no se recaudaron contribuciones en el periodo. Al tener en cuenta el superávit y el déficit respectivos en el Fondo General y los Fondos de Reclamaciones Importantes, el Fondo de 1971 notificó un déficit general para el ejercicio de £290 975 (2006: déficit de £463 025).

Ingresos de contribuciones

- 10 El Fondo de 1971 no recaudó contribuciones para recibir en 2007. Los únicos movimientos de las contribuciones se relacionaron con contribuciones del año anterior dispensadas durante 2006 (£17 555). No hubo reembolsos de contribuciones en el periodo derivadas del cierre de ninguno de los Fondos de Reclamaciones Importantes.

Ingresos varios

- 11 Los ingresos varios recibidos en 2007 ascendieron a £525 379 (£455 420 en 2006). Los intereses de las inversiones ascendieron a £509 818 del total de ingresos varios, que representa un incremento del 18 por ciento sobre el año anterior, principalmente de resultados de un número mayor de lo normal de inversiones que vencieron durante el periodo. El valor de los ingresos de intereses refleja la política contable de registrar los intereses sobre la base del efectivo recibido, más bien que sobre la base del valor devengado cuando los ingresos son exigibles.

Gastos de la Secretaría

- 12 Los gastos de la Secretaría relativos solamente al Fondo de 1971 ascendieron a £285 000 que representa una reducción sobre la cifra de 2006 de £290 640. Este coste comprende principalmente la comisión de administración acordada, pagada al Fondo de 1992 de £275 000. Este pago fue revelado y aprobado por el Consejo Administrativo del Fondo de 1971 y la Asamblea de Fondo de 1992.

Reclamaciones y gastos relativos a reclamaciones

- 13 El nivel de los pagos de indemnización efectuados en 2007 fue similar al de años anteriores, de un total de £209 105 (2006: 224 052).
- 14 Los gastos relativos a reclamaciones se redujeron en una cuarta parte durante el periodo. El nivel sostenido de los gastos relativos a reclamaciones refleja el hecho de que hay varios Fondos de Reclamaciones Importantes que se han cerrado, y estos gastos son ahora contraídos por el Fondo General.

Activo y pasivo

- 15 El efectivo del Fondo de 1971 ascendió a £11 414 259 al 31 de diciembre de 2007, comparado con £11 666 191 del año anterior. Esta reducción reflejó el déficit de ingresos sobre gastos observado en el periodo.
- 16 El nivel de contribuciones determinadas pendientes descendió en 2007 de £328 558 a £311 004. El descenso fue el resultado de consignar contribuciones como pérdidas más bien que el recibo de contribuciones pendientes desde hace mucho tiempo. Aunque las contribuciones pendientes permanecieron bajas en términos de porcentaje, continuaríamos instando a todos los Estados Miembros a asistir a los Fondos en obtener las sumas pendientes de los contribuyentes en sus respectivos Estados; y que la Secretaría del Fondo continúe procurando activamente el pago de estos saldos pendientes.
- 17 El saldo de la cuenta de contribuyentes se ha incrementado ligeramente a £1 887 976 en 2007 de £1 836 738 en 2006. Este saldo se relaciona con sumas que se encuentran en poder del Fondo como saldos acreedores pendientes de asignación a futuras recaudaciones o solicitudes de reembolso. El incremento representa principalmente intereses acumulados en la cuenta del contribuyente durante el periodo.

Pasivo contingente

- 18 El Apéndice III de los estados financieros presenta el pasivo contingente del Fondo de 1971, que se define en la política contable como todas las reclamaciones conocidas o probables contra el Fondo de 1971 y los gastos relacionados con reclamaciones estimados para el siguiente ejercicio financiero. El pasivo contingente al 31 de diciembre de 2007 se ha estimado en £38 894 200 comparado con £39 155 000 en 2006.
- 19 Ese pasivo tendría que ser financiado mediante nuevas recaudaciones de contribuciones a los Fondos de Reclamaciones Importantes. Al 31 de diciembre de 2007, el Fondo de Reclamaciones Importantes del *Nissos Amorgos* registró un saldo de £3 060 911 pero tiene un pasivo contingente declarado de £29 900 000.

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

- 20 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 nuestra auditoría del ejercicio económico de 2007.

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

- 21 En 2007 revisamos la actual alineación del Fondo con las Normas de Contabilidad del Sistema de

las Naciones Unidas (UNSAS) y su continua aplicabilidad. El Fondo continúa facilitando estados financieros oportunos y bien presentados, apoyados por registros contables bien mantenidos y de conformidad con su Reglamento financiero.

- 22 En nuestro informe de los estados financieros de 2006, recomendamos que la Secretaría presentase una propuesta a la Asamblea procurando aprobación para la adopción de las Normas Internacionales de Contabilidad del Sector Público (IPSAS). Hemos estado ayudando a la Secretaría durante 2007 y principios de 2008 a prepararse para este paso. Parte de esta preparación ha consistido en evaluar las repercusiones probables que conlleva el paso a las IPSAS, y el calendario preciso para asegurar una transición sin contratiempos. La Secretaría ha elaborado ahora una propuesta para presentar a la sesión de 2008 del Consejo Administrativo a fin de solicitar su aprobación formal para la adopción de las IPSAS. El calendario para el paso a las IPSAS es el siguiente:

- **Mediados de 2008 a mediados de 2009**
Elaborar un Reglamento financiero conforme con las IPSAS y normas de contabilidad apropiadas a los Fondos.
- **Otoño de 2009**
Se elaborará un manual de contabilidad para facilitar orientación al personal del Departamento de Finanzas sobre el tratamiento contable apropiado de los ingresos, gastos, activos y pasivos.
- **A partir del 1 de enero de 2010**
Reelaboración de los estados financieros de 2009 en formato IPSAS a fines comparativos.

- 23 El análisis inicial de la Secretaría también ha identificado los cambios clave derivados de la adopción de las IPSAS, y ha identificado los puntos clave siguientes:

Cambio en formato y contenido de las cuentas

- a) Activos Fijos – en la actualidad, la compra de activos fijos (esto es, los activos que tienen una vida útil de más de un año) se consigna como gastos en el año de compra. En común con la práctica contable generalmente aceptada, las IPSAS requieren que estos activos se consignent en el balance, y se efectúe un cobro anual por depreciación de los activos en el estado financiero de gastos, distribuyendo de hecho el coste de los activos sobre su vida útil. Habrá que determinar un umbral para la capitalización de los activos;
- b) Activos Intangibles – Habrá que decidir una metodología de valoración que tenga en cuenta plenamente el coste de elaborar cualquiera de los programas de tecnología de la información de los Fondos diseñado especialmente, tales como el sistema de gestión de reclamaciones basado en la web;
- c) Instrumentos financieros - se explican actualmente mediante nota a los estados financieros. Los requisitos de contabilidad, declaración y presentación deberán seguir las Normas Internacionales de Contabilidad y las Normas Internacionales de declaración financiera conforme a las IPSAS en términos de reconocer y medir cualesquiera cambios de valor y contabilización, y comunicar estos cambios en los estados financieros;
- d) Reconocimiento de los ingresos de las inversiones – los ingresos de las inversiones en las IPSAS no se registrarán al vencimiento de la inversión, como es práctica actual, sino que se devengan durante el periodo financiero;
- e) Reconocimiento de los intereses sobre contribuciones pendientes – los intereses sobre contribuciones pendientes deberán devengarse como ingresos hasta el cierre del ejercicio financiero y no sólo cuando se reciben la contribuciones pendientes, como sucede actualmente;

- f) Pasivo – probablemente habrá el requisito de consignar como pasivo en el balance partidas que actualmente se declaran en Notas a las cuentas. Esto tendrá el impacto de reducir directamente el superávit acumulado del Fondo, para indicar con más precisión la posición de los diversos Fondos. Ejemplos de pasivos que pueden requerir inclusión en el balance son las vacaciones anuales acumuladas y los gastos de repatriación del personal existente; y
- g) Reconocimiento de los gastos – los gastos se registrarán sobre la base de servicios (o bienes) de hecho recibidos o por recibir en el periodo contable, más bien que en el momento de contraerse, como es el caso en las UNSAS. Esto simplificará el procedimiento existente de registro de obligaciones por liquidar.

Con respecto a los gastos relacionados con reclamaciones, tales como los honorarios técnicos, los honorarios de los abogados, etc., el registro de los gastos sobre la base de los servicios (o bienes) de hecho recibidos en el periodo contable no debiera plantear problema para los Fondos. El registro de los gastos de indemnización en el periodo contable requerirá nuevo examen.

- 24 Trabajamos estrechamente con la Secretaría para identificar las cuestiones clave y acogemos con beneplácito los progresos positivos hechos para formalizar la adopción de las IPSAS. También acogemos con beneplácito la previsión de construir la capacidad en su sistema contable FUNDMAN para dar cabida a las IPSAS, al tiempo que reconocemos que pueden ser necesarias algunas otras adiciones al sistema a medida que evoluciona la adopción plena. Alentamos a los Fondos a establecer un plan formal para la adopción de las IPSAS una vez que hayan obtenido la aprobación de los órganos rectores. Tal proyecto debiera incorporar hitos para la implementación, y los progresos frente al plan debieran ser revisados regularmente por la Secretaría y también los órganos rectores.

Recomendación 1: Recomendamos que la Secretaría establezca un proyecto formal para la adopción de las IPSAS una vez que hayan obtenido la aprobación de los órganos rectores. Tal proyecto debiera incorporar hitos para la implementación, y los progresos frente al plan debieran ser revisados regularmente por la Secretaría y también los órganos rectores.

Cuestiones de gestión financiera

Controles internos

- 25 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.

PROGRESO SOBRE LAS RECOMENDACIONES DE AUDITORÍA ANTERIORES

- 26 Como parte de nuestras responsabilidades como auditores externos, informamos habitualmente al Consejo Administrativo sobre la implementación por la gestión de las recomendaciones de auditoría del año anterior. Esto sirve para asegurar al Consejo Administrativo que se adoptan las medidas apropiadas respondiendo a las recomendaciones de auditoría.

Preparación para pasar a las IPSAS

- 27 Revisamos los progresos hacia este objetivo y nos damos por satisfechos de que los Fondos se preparan adecuadamente para este cambio y que hemos comentado más en el presente informe.

Mejoras en los presupuestos

28. En 2006 recomendamos que la Secretaría preparase presupuestos que incluyan el tiempo que emplea el personal para la ejecución de los proyectos. No hubo proyectos importantes durante 2007 que necesitasen el empleo de presupuestos de proyectos de esta complejidad y por tanto este año no ha surgido esta cuestión.

Cuenta de contribuyentes

29. En 2005, identificamos un contribuyente al que los Fondos adeudaban casi £1 millón (1971: £487 209 y 1992: £509 071). 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.
30. Nuestra verificación ulterior concluyó que el Fondo había dado curso vigorosamente al reembolso de este dinero, y la Secretaría está en negociaciones con las partes pertinentes. Alentamos a la Secretaría a continuar sus trabajos para devolver este saldo pendiente.

Posibilidad de recuperar las contribuciones

31. En 2005 recomendamos también que la Secretaría revisase la posibilidad de recuperar todas las contribuciones pendientes (artículo 11.5 del Reglamento financiero). Podemos confirmar que la Secretaría realizó también esa revisión en 2007, con el resultado de pasar a pérdidas y ganancias £17 555 en el Fondo de 1971, y nos dimos por satisfechos con la justificación de la Secretaría para hacerlo así.

Selección de proveedores de servicios

32. En nuestros informes anteriores destacamos la necesidad de licitación competitiva y selección de proveedores de un conjunto más amplio para obtener una buena relación coste-calidad. Observamos que en 2007 se habían obtenido ofertas para algunos gastos reiterados durante el año, y se habían logrado ahorros en costes cuando se emplearon otros proveedores en consecuencia. Acogemos con beneplácito los progresos positivos logrados por los Fondos a este respecto.

AGRADECIMIENTO

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

T J Burr
Interventor y Auditor General, Reino Unido
Auditor externo

ANEXO A: 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, 1971 (Fondo de 1971), correspondientes al ejercicio económico finalizado el 31 de diciembre de 2007 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 2007; 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 auditadas.

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 2007 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 2007. 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.

Dictamen

En mi opinión, los estados financieros presentan fielmente, en todos los puntos de vista esenciales, la situación financiera al 31 de diciembre 2007 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.

T J Burr
Interventor y Auditor General, Reino Unido
Auditor externo
National Audit Office
Londres, 20 de junio de 2008

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 2007

	2007		2006	
	£	£	£	£
INGRESOS				
Contributions				
Contribuciones renunciadas	(17 555)		(2 283)	
Total contribuciones		(17 555)		(2 283)
Varios				
Ingresos varios	20 001		-	
Intereses sobre contribuciones vencidas	-		27 013	
Menos intereses sobre contribuciones vencidas renunciadas	(4 440)		(3 111)	
Intereses sobre inversiones	229 356		200 538	
Total varios		244 917		224 440
TOTAL INGRESOS		227 362		222 157
GASTOS				
Gastos de la Secretaría				
Obligaciones contraídas		285 000		290 640
Reclamaciones				
Indemnización		-		-
Gastos relativos a reclamaciones				
Honorarios	280 872		308 286	
Varios	158		64	
Total gastos relativos a reclamaciones		281 030		308 350
TOTAL GASTOS		566 030		598 990
(Déficit)/superávit de ingresos sobre gastos		(338 668)		(376 833)
Saldo pasado a cuenta nueva: el 1 de enero		4 872 661		5 249 494
Saldo al 31 de diciembre		4 533 993		4 872 661

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 2007

	<i>Nissos Amorgos</i>		<i>Vistabella</i>	
	2007 £	2006 £	2007 £	2006 £
INGRESOS				
Contribuciones				
Contribuciones renunciadas	-	-	-	(682)
Total contribuciones	-	-	-	(682)
Varios				
Intereses sobre inversiones	154 098	119 181	2 103	2 487
Total varios	154 098	119 181	2 103	2 487
TOTAL INGRESOS	154 098	119 181	2 103	1 805
GASTOS				
Indemnización/Compensación	-	-	-	-
Honorarios	1 946	21 482	18 506	16 351
Viajes	-	2 293	-	-
Varios	49	24	57	51
TOTAL GASTOS	1 995	23 799	18 563	16 402
(Déficit)/superávit de ingresos sobre gastos	152 103	95 382	(16 460)	(14 597)
Saldo pasado a cuenta nueva: el 1 de enero	2 908 808	2 813 426	58 799	73 396
Saldo al 31 de diciembre	3 060 911	2 908 808	42 339	58 799

Pontoon 300

2007	2006
£	£
-	-
-	-
124 261	109 312
124 261	109 312
124 261	109 312
209 105	224 052
2 951	52 135
-	-
155	102
212 211	276 289
(87 950)	(166 977)
2 425 408	2 592 385
2 337 458	2 425 408

ANEXO VII

BALANCE GENERAL DEL FONDO DE 1971 AL 31 DE DICIEMBRE DE 2007

	Fondo General £	Vistabella £
ACTIVO		
Efectivo en caja y bancos	5 984 927	35 189
Contribuciones pendientes	299 843	7 150
Intereses sobre contribuciones vencidas pendientes	122 350	-
Suma adeudada del Fondo de 1992	13 095	-
Impuesto recuperable	1 754	-
ACTIVO TOTAL	6 421 969	42 339
PASIVO		
Cuentas por pagar	-	-
Cuenta de los contribuyentes	1 887 976	-
Suma adeudada al Fondo de 1992	-	-
TOTAL PASIVO	1 887 976	-
SALDOS DEL FONDO		
Capital de operaciones	5 000 000	-
Superávit / (Déficit)	(466 007)	42 339
SALDOS DEL FONDO GENERAL Y DE LOS FONDOS DE RECLAMACIONES IMPORTANTES (FRI)	4 533 993	42 339
TOTAL PASIVO, FONDO GENERAL Y SALDOS DE LOS FRI	6 421 969	42 339

<i>Pontoon 300</i>	<i>Nissos Amorgos</i>	2007	2006
£	£	Total	Total
£	£	£	£
2 336 168	3 057 975	11 414 259	11 666 191
1 290	2 721	311 004	328 558
-	215	122 565	127 006
-	-	13 095	-
-	-	1 754	4 266
2 337 458	3 060 911	11 862 677	12 126 021
-	-	-	817
-	-	1 887 976	1 836 738
-	-	-	22 790
-	-	1 887 976	1 860 345
-	-	5 000 000	5 000 000
2 337 458	3 060 911	4 974 701	5 265 676
2 337 458	3 060 911	9 974 701	10 265 676
2 337 458	3 060 911	11 862 677	12 126 021

ANEXO VIII

ESTADO DEL FLUJO DE EFECTIVO DEL FONDO DE 1971 CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO ECONÓMICO DEL 1 DE ENERO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2007

	2007		2006	
	£	£	£	£
Efectivo al 1 de enero		11 666 191		12 301 681
ACTIVIDADES OPERATIVAS				
Déficit operativo	(800 793)		(894 543)	
Disminución/(Aumento) en Deudores	11 412		13 005	
Aumento/(Disminución) en Acreedores	(71 243)		(271 184)	
Flujo de efectivo neto de actividades operativas		(860 624)		(1 152 722)
RENDIMIENTO SOBRE INVERSIONES				
Intereses sobre inversiones	608 692		517 232	
Entrada de efectivo neto de los rendimientos sobre inversiones		608 692		517 232
Efectivo al 31 de diciembre		11 414 259		11 666 191

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 2007

CONTENIDO:

- SINOPSIS
- CONCLUSIONES DETALLADAS
 - Informe financiero
 - Ingresos y gastos
 - Activo y pasivo
 - Otras cuestiones
 - Adopción de las IPSAS
 - Cuestiones de gestión financiera
 - Controles internos
 - Recuperación de pagos de indemnización
 - Ingresos del STOPIA
 - Gestión de riesgos
- PROGRESO SOBRE LAS RECOMENDACIONES DE 2006
- AGRADECIMIENTO
- ANEXO A: ALCANCE Y ENFOQUE DE LA AUDITORÍA

SINOPSIS

- *Dictamen sin reservas sobre los estados financieros de 2007*
- *Hubo un déficit de ingresos sobre gastos de £252 553*
- *Mayores ingresos varios debido a mayores recibos de ingresos de inversiones, una recaudación de contribuciones y recuperaciones de ingresos de reclamaciones gracias a apelaciones judiciales (£379 000) e ingresos en virtud del Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos procedentes de pequeños petroleros (STOPIA) 2006 (£4,5 millones)*
- *Pasivo contingente aumentado significativamente con dos derrames importantes de hidrocarburos cerca del cierre del periodo*
- *Progresos hacia la adopción formal de las Normas Internacionales de Contabilidad del Sector Público*
- *Recomendaciones de auditoría para mejorar los progresos en la implementación de la gestión de riesgos*
- *Seguimiento de las recomendaciones de auditoría del año anterior*

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 Internacionales de Auditoría. Hemos 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 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; y el dictamen de auditoría confirma que estos estados financieros presentan con equidad, en todos los aspectos materiales, la posición financiera al 31 de diciembre de 2007 y los resultados de operaciones y flujos de efectivo para el periodo entonces finalizado, de acuerdo con las Normas de Contabilidad del Sistema de las Naciones Unidas y las normas de contabilidad de los FIDAC señaladas.

- 3 Se resumen a continuación las observaciones y recomendaciones derivadas de nuestra auditoría, con un comentario más detallado en la sección sobre Conclusiones detalladas. Las medidas adoptadas por la administración respondiendo a nuestras recomendaciones del año anterior, para 2006, se examinan en una sección separada del informe; y en Anexo A se resumen el alcance y enfoque de la auditoría, que se comunicaron a la Secretaría en una detallada estrategia de auditoría.

Conclusiones y recomendaciones principales

Informe financiero

- 4 Para el ejercicio económico finalizado el 31 de diciembre de 2007, el Fondo de 1992 comunicó un déficit de ingresos sobre gastos de £252 553, comparado con el déficit de £53 269 676 en 2006. La gran diferencia entre los años se explica por el nivel relativamente bajo de pagos de indemnización en 2007. Respecto al siniestro del *Prestige* en particular, hubo pagos de indemnización de un total de £40 537 569 en 2006, comparados a los pagos de sólo £1 109 424 en 2007.
- 5 Confirmamos que los controles financieros internos habían funcionado eficazmente en cada una de las áreas contables que auditamos y, combinados con la seguridad obtenida de las pruebas en detalle, obtuvimos suficientes pruebas fiables para apoyar nuestra opinión de auditoría.
- 6 El Fondo se prepara para la adopción de las Normas Internacionales de Contabilidad del Sector Público (IPSAS) antes de 2010. Revisamos el progreso con respecto a este fin, incluida una revisión del calendario del Fondo y las intenciones para la adopción de las IPSAS, que se presentarán a las Asambleas para su aprobación. Alentamos a los Fondos a elaborar un plan detallado para la implementación una vez que las Asambleas hayan aprobado la adopción de las IPSAS.

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 2007, el Fondo facturó y recibió £4,5 millones del P&I Club en relación con pagos efectuados a demandantes afectados por el siniestro del *Solar 1* en virtud del Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos procedentes de pequeños petroleros (STOPIA) 2006. Revisamos varias de estas facturas, y los sistemas y controles existentes para identificar y recuperar sumas pagadas a los demandantes. Hallamos que los controles habían funcionado con eficacia durante el periodo y que los pagos del P&I Club habían sido oportunos.
- 9 Nuestra interrogación de las transacciones de reclamaciones reveló que había habido un reembolso importante de reclamaciones respecto al siniestro del *Erika*. Se habían reembolsado al Fondo pagos de un total de £379 000 efectuados en años anteriores, tras apelaciones judiciales favorables. El reembolso se había incluido como reducción en gastos de reclamaciones de los que se informa en los estados financieros II y IV.I. Hemos recomendado que tales sumas importantes se declaren separadamente frente a los estados financieros, para ayudar a los usuarios de las cuentas a interpretar con más precisión el total de gastos de reclamaciones del año, eliminando la reducción importante de tales gastos a consecuencia de este reembolso.
- 10 Para 2007 realizamos más trabajos sobre la gestión de riesgos para evaluar los progresos logrados; y hemos hecho algunas otras recomendaciones para que los Fondos integren la gestión de riesgos en procesos comerciales habituales, estableciendo un registro de riesgos y un orden de prioridad para apoyar un enfoque sobre riesgos clave.

- 11 Además seguimos las recomendaciones de auditoría de nuestro informe de auditoría de 2006, y confirmamos que la Secretaría ha adoptado medidas para acometer las áreas de acción. Observamos que los Fondos habían hecho algunos progresos en resolver los pagos pendientes de la cuenta de contribuyentes.

CONCLUSIONES DETALLADAS DEL INFORME

Informe financiero

Ingresos y gastos

- 12 Durante el ejercicio económico de 2007, el Fondo de 1992 notificó un superávit operativo del Fondo General de £1 254 505, en significativo contraste con el déficit de £4 733 325 notificado en 2006. Se recaudaron contribuciones de £3 millones en 2007, explicando en parte la diferencia entre los años. Los gastos netos del Fondo General en 2007, teniendo en cuenta los reembolsos del STOPIA 2006, fueron de £3,5 millones en 2007 comparados con £6,4 millones en 2006. El Fondo notificó un déficit general de £83 179 (excluyendo el Fondo de Previsión del personal, pero incluyendo los Fondos de Reclamaciones Importantes), en comparación con un déficit general de £52 770 943 para el ejercicio anterior. Este resultado subraya la naturaleza variable de las actividades del Fondo y destaca la importancia de la gestión eficaz tanto de las contribuciones como de las inversiones del Fondo en libras esterlinas y euros para hacer frente a las continuas obligaciones del pago de reclamaciones.

Ingresos de contribuciones

- 13 El Fondo de 1992 recaudó contribuciones de £3 millones en 2007 y el Fondo había recibido el 94 por ciento de estas contribuciones al final del año. El Fondo recibió informes tardíos sobre hidrocarburos de cuatro países, permitiéndole efectuar ajustes a las evaluaciones del año anterior para recaudar £164 492 al Fondo General y al Fondo de Reclamaciones Importantes del *Prestige*.

Ingresos varios

- 14 Los ingresos varios ascendieron a un total de £10 223 525, un incremento de unos £3,3 millones sobre el año anterior. Este incremento se explica en gran medida por el incremento de los recibos en virtud del STOPIA 2006, pero también un incremento de los ingresos de inversiones sobre el año anterior. Este incremento del nivel de ingresos varios probablemente continuará en años futuros.

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 £2 927 628, representando gastos inferiores a los previstos de £663 122 frente a las consignaciones presupuestarias aprobadas. Estos gastos inferiores a los previstos se explican principalmente por los costes de personal inferiores a los previstos (£295 469), los gastos de información al público inferiores a los previstos (£113 829), y los costes de aparatos de oficina inferiores a los previstos (£48 707).
- 16 No hubo un aumento importante del presupuesto entre 2006 y 2007, y la Secretaría gastó £361 057 menos en 2007 que en 2006.

Reclamaciones y gastos relativos a reclamaciones

- 17 Los pagos de indemnización mostraron un marcado descenso en 2007, ascendiendo a un total de sólo £7,3 millones (£52,6 millones en 2006), subrayando aun más la variabilidad de las demandas de efectivo sobre los Fondos en años consecutivos. No se establecieron nuevos Fondos de Reclamaciones Importantes durante el periodo, si bien los dos nuevos siniestros ocurridos a fines del año pueden traducirse en que se establezcan estos Fondos en el futuro.

- 18 Los gastos relativos a reclamaciones permanecieron relativamente constantes y ascendieron a un total de £3,3 millones en 2007 (£4,2 millones en 2006).

Activo y pasivo

- 19 Los saldos en efectivo del Fondo aumentaron de £91 445 476 en 2006 a £94 025 283 en 2007. Ello refleja fondos adicionales debido a contribuciones recaudadas en 2007 e ingresos adicionales de inversiones.

Pasivo contingente

- 20 Las cuentas presentan un importante aumento del pasivo contingente del Fondo de 1992 a consecuencia de los dos nuevos siniestros ocurridos a fines de 2007, el *Volgoneft 139* y el *Hebei Spirit*. El pasivo contingente se estima ahora en £326,6 millones comparado con sólo £67,4 millones en 2006.

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

- 21 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 2007.

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

- 22 En 2007 revisamos la actual alineación del Fondo con las Normas de Contabilidad del Sistema de las Naciones Unidas (UNSAS) y su continua aplicabilidad. El Fondo continúa facilitando estados financieros oportunos y bien presentados, apoyados por registros contables bien mantenidos y de conformidad con su Reglamento financiero.
- 23 En nuestro informe de los estados financieros de 2006, recomendamos que la Secretaría presentase una propuesta a la Asamblea procurando aprobación para la adopción de las Normas Internacionales de Contabilidad del Sector Público (IPSAS), que están siendo adoptadas en otras partes y por el sistema de las Naciones Unidas para sustituir a las UNSAS. Hemos estado ayudando al Fondo durante 2007 y principios de 2008 a prepararse para este paso. Parte de esta preparación ha consistido en evaluar las repercusiones probables del paso a las IPSAS, y el calendario preciso para asegurar una transición sin contratiempos. La Secretaría ha elaborado ahora una propuesta para presentar a la sesión de 2008 de la Asamblea a fin de solicitar aprobación formal para la adopción de las IPSAS. El calendario para el paso a las IPSAS es el siguiente:
- **Mediados de 2008 a mediados de 2009**
Elaborar un Reglamento financiero conforme con las IPSAS y normas de contabilidad apropiadas a los Fondos.
 - **Otoño de 2009**
Se elaborará un manual de contabilidad para facilitar orientación al personal del Departamento de Finanzas sobre el tratamiento contable apropiado de los ingresos, gastos, activos y pasivos.
 - **A partir del 1 de enero de 2010**
Reelaboración de los estados financieros de 2009 en formato IPSAS a fines comparativos.
- 24 El análisis inicial de la Secretaría también ha identificado los cambios clave derivados de adoptar las IPSAS, y ha identificado los puntos clave siguientes:
- a) Activos Fijos – en la actualidad, la compra de activos fijos (esto es, los activos que tienen una vida útil de más de un año), se consigna como gastos en el año de compra. En común con la

práctica contable generalmente aceptada, las IPSAS requieren que estos activos se consignen en el balance, y se efectúe un cobro anual por depreciación de los activos en el estado financiero de gastos, distribuyendo de hecho el coste de los activos sobre su vida útil. Habrá que determinar un umbral para la capitalización de los activos;

- b) Activos Intangibles – Habrá que decidir una metodología de valoración que tenga en cuenta plenamente el coste de elaborar cualquiera de los programas de tecnología de la información de los Fondos diseñado especialmente, tales como el sistema de gestión de reclamaciones basado en la web;
- c) Instrumentos financieros - se explican actualmente mediante nota a los estados financieros. Los requisitos de contabilidad, declaración y presentación deberán seguir las Normas Internacionales de Contabilidad y las Normas Internacionales de declaración financiera conforme a las IPSAS en términos de reconocer y medir cualesquiera cambios de valor y contabilización, y comunicar estos cambios en los estados financieros;
- d) Reconocimiento de los ingresos de las inversiones – los ingresos de las inversiones en las IPSAS no se registrarán al vencimiento de la inversión, como es práctica actual, sino que se devengan durante el periodo financiero;
- e) Reconocimiento de los intereses sobre contribuciones pendientes – los intereses sobre contribuciones pendientes deberán devengarse como ingresos hasta el cierre del ejercicio financiero y no sólo cuando se reciben la contribuciones pendientes, como actualmente;
- f) Pasivo – probablemente habrá el requisito de consignar como pasivo en el balance partidas que actualmente se declaran en Notas a las cuentas. Esto tendrá el impacto de reducir directamente el superávit acumulado del Fondo, para indicar con más precisión la posición de los varios Fondos. Ejemplos de pasivos que pueden requerir inclusión en el balance son las vacaciones anuales acumuladas y los gastos de repatriación del personal existente; y
- g) Reconocimiento de los gastos – los gastos se registrarán sobre la base de servicios (o bienes) de hecho recibidos o por recibir en el periodo contable, más bien que en el momento de contraerse, como es el caso en las UNSAS. Esto simplificará el procedimiento existente de registro de obligaciones por liquidar.

Con respecto a los gastos relacionados con reclamaciones, tales como los honorarios técnicos, los honorarios de los abogados, etc., el registro de los gastos sobre la base de los servicios (o bienes) de hecho recibidos en el periodo contable no debiera plantear problema para los Fondos. El registro de los gastos de indemnización en el periodo contable requerirá nuevo examen.

- 25 Hemos trabajado estrechamente con la Secretaría para identificar las cuestiones clave y acogemos con beneplácito los progresos positivos hechos para formalizar la adopción de las IPSAS. También acogemos con beneplácito la previsión de construir la capacidad en su sistema contable FUNDMAN para dar cabida a las IPSAS, al tiempo que reconocemos que pueden ser necesarias algunas otras adiciones al sistema a medida que evoluciona la adopción plena. Alentamos a los Fondos a establecer un plan formal para la adopción de las IPSAS una vez que hayan obtenido la aprobación de los órganos rectores. Tal proyecto debiera incorporar hitos para la implementación, y los progresos frente al plan debieran ser revisados regularmente por la Secretaría y también los órganos rectores.

Recomendación 1: Recomendamos que la Secretaría establezca un proyecto formal para la adopción de las IPSAS una vez que hayan obtenido la aprobación de los órganos rectores. Tal proyecto debiera incorporar hitos para la implementación, y los progresos frente al plan debieran ser revisados regularmente por la Secretaría y también los órganos rectores.

Cuestiones de gestión financiera

Controles internos

- 26 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.

Tratamiento contable de la indemnización recuperada de los demandantes

- 27 Durante 2007, se recuperaron unas £379 000 de los demandantes por reclamaciones que habían sido pagadas en años anteriores respecto al siniestro del *Erika*. Estas cuantías fueron reembolsadas tras una apelación del Fondo de 1992 que prosperó contra la sentencia original que otorgaba esta indemnización. Dado el tiempo transcurrido desde los pagos originales, consideramos que la intención original de la Secretaría de compensar esta recuperación frente a gastos de reclamaciones en los estados financieros de 2007 sería insuficientemente clara y recomendamos que, la recuperación de estos fondos se declarara por separado en los estados financieros, para brindar una mayor transparencia y mostrar el valor pleno de las reclamaciones efectivamente pagadas en 2007 más bien que la cuantía neta teniendo en cuenta esta recuperación. La Secretaría estuvo de acuerdo con estos cambios.

Recomendación 2: Recomendamos que, en años venideros, cuando sean reembolsados los pagos anteriores de indemnización efectuados por los Fondos en cualquier momento después del año contable, se declaren la recuperaciones separadamente de los gastos de reclamaciones en las cuentas.

Ingresos recibidos en virtud del STOPIA 2006

- 28 Durante nuestra auditoría de 2006, habíamos revisado el tratamiento contable de los ingresos recibidos en virtud del Acuerdo STOPIA 2006. Entonces se habían recuperado £1,3 millones del P&I Club. El Fondo ha recuperado desde entonces otros £4,5 millones del P&I Club en relación con el siniestro del *Solar 1* en 2007 y podemos confirmar que ha sido debidamente contabilizado en los estados financieros del Fondo.
- 29 Este año realizamos una revisión de los controles sobre este flujo de ingresos, para confirmar que funcionaban con eficacia y asegurarse de que el Fondo fuese reembolsado a su debido tiempo. Revisamos una muestra de facturas que habían sido enviadas por el Fondo y seguimos el progreso de cada una. Todas las facturas enviadas al P&I habían sido pagadas dentro de los 14 días, lo que representa un resultado muy positivo para los Fondos, demostrando que funcionaban los controles tal como habían sido ideados y funcionaban con eficacia durante este periodo.

Pagos efectuados en las Filipinas (*Solar 1*)

- 30 También revisamos una muestra de pagos efectuados a pescadores independientes en las Filipinas. Se efectuaron pagos a casi 20 000 demandantes durante 2007. El volumen y naturaleza de las reclamaciones derivadas significa que el Fondo ha tenido que adaptar en consecuencia la evaluación y procedimiento de pago de sus reclamaciones. Seleccionamos una muestra de demandantes y pedimos pruebas documentales a las Filipinas para fundamentar tanto la reclamación como la entrega del pago.
- 31 En todos los casos, nos fueron facilitados los justificativos del valor evaluado de la reclamación, la identidad del demandante y el recibo del pago; y quedamos convencidos de que los controles en funcionamiento durante el periodo eran suficientes y se habían traducido en un claro y justo proceso de reclamación.

Examen de la Gestión de riesgos

- 32 En nuestro informe de auditoría de 2006 recomendamos que la Secretaría diese prioridad a completar un registro de riesgos. Continuaron los progresos en 2007. La Secretaría ha concluido

con éxito las primeras etapas para introducir dispositivos sistemáticos de gestión de riesgos identificando, evaluando y registrando los riesgos clave. La Secretaría ha elaborado un registro de riesgos que registra los riesgos clave para las actividades de los Fondos, y se ha presentado al Órgano de Auditoría para su revisión. Acogemos con beneplácito los progresos positivos efectuados para establecer un orden de prioridad para el elevado número de riesgos identificados inicialmente, logrando un número manejable de riesgos clave. No obstante, alentamos a la Secretaría a implantar la gestión de riesgos en procesos comerciales habituales y utilizar el registro de riesgos como instrumento diagnóstico eficaz y como herramienta de vigilancia con carácter continuo.

- 33 Para llevar esto más adelante, los Fondos tal vez deseen utilizar una matriz de clasificación de riesgos, un ejemplo de la cual se indica en la Figura 1 abajo, como parte de su registro de riesgos. Tal matriz ayuda a resumir y destacar gráficamente los riesgos comerciales críticos cuando tanto el impacto como la probabilidad de que ocurra el riesgo son elevados. El ejemplo abajo indica además la naturaleza de las acciones dominantes requeridas para cada categoría de riesgo, como sigue:

- **Riesgos elevados** – riesgos que requieren acciones positivas para mitigar y vigilar la vulnerabilidad;
- **Mitigación eficaz en función del coste** – como estos riesgos tienen menos impacto en la organización, serán gestionados y mitigados con la mayor eficacia posible en función del coste;
- **Riesgos a vigilar** – es menos probable que surjan tales riesgos y por consiguiente la vigilancia se centrará en la posibilidad de que ocurran; y
- **Riesgos bajos** – riesgos de impacto menor y poco probable que surjan, que no necesitan supervisión activa.



Figura 1: matriz de clasificación de riesgos que indica el impacto y probabilidad de riesgos clave

Recomendación 3: a fin de realizar los beneficios plenos que puede ofrecer un registro operacional de riesgos, los Fondos deben centrarse en integrarlo en sus prácticas comerciales normales. El registro de riesgos tendrá la máxima eficacia cuando sea un documento vivo constantemente revisado, actualizado y que evoluciona con los Fondos. Recomendamos además que la Secretaría continúe registrando todos los nuevos riesgos incipientes en este registro de riesgos, y que todos los riesgos sean revisados y evaluados por el equipo de gestión con carácter continuo.

Recomendación 4: Recomendamos que el Órgano de Auditoría de los Fondos considere los riesgos clave evaluados como de elevado impacto y probabilidad, en particular para determinar si los riesgos se deben indicar a nivel de órgano rector para que se tomen medidas.

PROGRESO SOBRE LAS RECOMENDACIONES ANTERIORES DE LA AUDITORÍA

34 Como parte de nuestras responsabilidades como auditores externos, informamos habitualmente a la Asamblea del Fondo 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.

Preparación para pasar a las IPSAS

35 Revisamos los progresos y nos damos por satisfechos de que los Fondos se preparan adecuadamente para este cambio. Hemos comentado más en el presente informe.

Mejoras en los presupuestos

36 En 2006 recomendamos que la Secretaría preparase presupuestos que incluyan el tiempo que emplea el personal para la ejecución de los proyectos. No hubo proyectos importantes durante 2007 que necesitasen el empleo de presupuestos de proyectos de esta complejidad y por tanto este año no ha surgido esta cuestión.

Cuenta de contribuyentes

37 En 2005, identificamos un contribuyente al que los Fondos debían casi £1 millón (1971: £487 209 y 1992: £509 071). 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.

38 Nuestra verificación ulterior concluyó que el Fondo había dado curso vigorosamente al reembolso de este dinero, y la Secretaría está en negociaciones con las partes pertinentes. Alentamos a la Secretaría a continuar sus trabajos para devolver este saldo pendiente.

Posibilidad de recuperar las contribuciones

39 En 2005 recomendamos también que la Secretaría revisase la posibilidad de recuperar todas las contribuciones pendientes (artículo 11.5 del Reglamento financiero). Podemos confirmar que la Secretaría realizó también esa revisión en 2007, con el resultado de pasar a pérdidas y ganancias £17 555 en el Fondo de 1971, y nos damos por satisfechos con la justificación de la Secretaría para hacerlo así.

Selección de proveedores de servicios

40 En nuestros informes anteriores destacamos la necesidad de licitación competitiva y selección de proveedores de un conjunto más amplio para obtener una buena relación coste-calidad. Observamos que en 2007 se habían obtenido presupuestos para algunos gastos reiterados durante el año, y se habían logrado ahorros en costes cuando se emplearon otros proveedores en consecuencia. Acogemos con beneplácito los progresos positivos logrados por los Fondos a este respecto.

AGRADECIMIENTO

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

T J Burr
Interventor y Auditor General, Reino Unido
Auditor externo

ANEXO A: 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 (el Fondo de 1992), correspondientes al ejercicio económico finalizado el 31 de diciembre de 2007 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 2007; 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 auditadas.

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 2007 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 2007. 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.

Dictamen

En mi opinión, los estados financieros presentan fielmente, en todos los puntos de vista esenciales, la situación financiera al 31 de diciembre de 2007 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.

T J Burr
Interventor y Auditor General, Reino Unido
Auditor externo
National Audit Office
Londres, 20 de junio de 2008

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 2007

	2007		2006	
	£	£	£	£
INGRESOS				
Contribuciones				
Contribuciones	2 826 375		-	
Ajuste de evaluaciones de años anteriores	15 000		28 794	
Total contribuciones		2 841 375		28 794
Varios				
Comisión de administración	345 000		345 000	
Recuperación de la cuantía en virtud del STOPIA 2006 (siniestro del <i>Solar 1</i>)	4 487 986		1 337 568	
Ingresos varios	3 209		2 465	
Ineresses sobre préstamos al Fondo SNP	6 165		4 331	
Intereses sobre préstamos al Fondo Complementario	788		8 496	
Intereses sobre contribuciones vencidas	2 329		165	
Intereses sobre inversiones	1 620 550		1 248 120	
Total varios		6 466 027		2 946 145
TOTAL INGRESOS		9 307 402		2 974 939
GASTOS				
Gastos de la Secretaría				
Obligaciones contraídas		2 914 128		3 275 185
Reclamaciones				
Indemnización		4 796 896		4 160 033
Gastos relativos a reclamaciones				
Honorarios	258 158		233 916	
Viajes	49 374		35 031	
Varios	34 341		4 099	
Total gastos relativos a reclamaciones		341 873		273 046
TOTAL GASTOS		8 052 897		7 708 264
(Déficit)/superávit de ingresos sobre gastos		1 254 505		(4 733 325)
Ajuste cambiario		48		(28)
Saldo pasado a cuenta nueva: el 1 de enero		24 639 049		29 372 402
Saldo al 31 de diciembre		25 893 602		24 639 049

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 2007

	<i>Erika</i>		<i>Prestige</i>	
	2007 £	2006 £	2007 £	2006 £
INGRESOS				
Contribuciones				
Ajuste de evaluaciones de ejercicios anteriores	-	-	149 492	-
Menos contribuciones renunciadas	-	-	-	(6 277)
Total contribuciones	-	-	149 492	(6 277)
Varios				
Ingresos varios	4 220	-	-	-
Intereses sobre contribuciones vencidas	-	-	119	2 482
Menos intereses sobre contribuciones vencidas renunciadas	-	-	-	(336)
Intereses sobre inversiones	2 350 639	2 089 653	1 271 566	1 307 521
Total varios	2 354 859	2 089 653	1 271 685	1 309 667
TOTAL INGRESOS	2 354 859	2 089 653	1 421 177	1 303 390
GASTOS				
Indemnización	1 389 031	7 921 605	1 109 424	40 537 569
Menos indemnización recuperada a raíz de la decisión del Tribunal de Apelación	(379 287)	-	-	-
Honorarios	1 066 945	1 480 682	1 934 927	2 463 784
Reembolso de costes comunes del P&I Club	-	-	(20 153)	(1 000 000)
Viajes	3 771	1 706	5 989	19 286
Varios	574	2 090	2 499	3 939
TOTAL GASTOS	2 081 034	9 406 083	3 032 686	42 024 578
Superávit/(Déficit)de ingresos sobre gastos	273 825	(7 316 430)	(1 611 509)	(40 721 188)
Ajuste cambiario	1 281 852	(310 757)	508 899	(302 581)
Saldo pasado a cuenta nueva: el 1 de enero	42 032 556	49 659 743	24 106 692	65 130 461
Saldo al 31 de diciembre	43 588 233	42 032 556	23 004 082	24 106 692

ANEXO XIII

BALANCE GENERAL DEL FONDO DE 1992 AL 31 DE DICIEMBRE DE 2007

	Fondo General £	Erika £
ACTIVO		
Efectivo en caja y bancos	28 138 803	43 573 208
Contribuciones pendientes	102 639	-
Intereses sobre contribuciones vencidas pendientes	4 852	-
Suma adeudada del Fondo SNP	127 279	-
Suma adeudada del Fondo Complementario	-	-
Suma adeudada del Fondo de 1971	-	-
Impuesto recuperable	117 719	15 025
Cuantías por cobrar del P&I Club en virtud del STOPIA 2006 (siniestro del <i>Solar 1</i>)	-	-
Varios por cobrar	35 562	-
TOTAL ACTIVO	28 526 854	43 588 233
PASIVO		
Fondo de Previsión del personal	1 714 266	-
Cuantías por pagar del P&I Club en virtud del STOPIA 2006 (siniestro del <i>Solar 1</i>)	-	-
Suma adeudada al Fondo de 1971	13 095	-
Cuentas por pagar	25 850	-
Obligaciones no liquidadas	128 496	-
Contribuciones pagadas con antelación	4 259	-
Cuenta de los contribuyentes	747 286	-
TOTAL PASIVO	2 633 252	-
SALDOS DE LOS FONDOS		
Capital de operaciones	22 000 000	-
Superávit / (Déficit)	3 893 602	43 588 233
SALDOS DEL FONDO GENERAL Y DE LOS FONDOS DE RECLAMACIONES IMPORTANTES (FRI)	25 893 602	43 588 233
TOTAL PASIVO, FONDO GENERAL Y SALDOS DE LOS FRI	28 526 854	43 588 233

<i>Prestige</i>	2007 Total	2006 Total
22 313 272	94 025 283	91 445 476
283 537	386 176	328 916
21 784	26 636	35 074
-	127 279	114 537
-	-	259 738
-	-	22 790
385 489	518 233	460 383
-	-	845 491
-	35 562	57 994
23 004 082	95 119 169	93 570 399
-	1 714 266	1 883 640
-	-	8 603
-	13 095	-
-	25 850	44 247
-	128 496	136 685
-	4 259	-
-	747 286	718 927
-	2 633 252	2 792 102
-	22 000 000	22 000 000
23 004 082	70 485 917	68 778 297
23 004 082	92 485 917	90 778 297
23 004 082	95 119 169	93 570 399

ANEXO XIV

ESTADO DEL FLUJO DE EFECTIVO DEL FONDO DE 1992 CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO ECONÓMICO DEL 1 DE ENERO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2007

	2007		2006	
	£	£	£	£
Efectivo al 1 de enero		91 445 476		146 305 576
ACTIVIDADES OPERATIVAS				
Déficit operativo	(3 535 136)		(58 029 603)	
Disminución (Aumento) en Deudores	1 031 037		(699 183)	
Aumento/(Disminución) en Acreedores	(328 845)		(972 661)	
Flujo efectivo neto de las actividades operativas		(2 832 944)		(59 701 447)
RENDIMIENTOS SOBRE INVERSIONES				
Intereses sobre inversiones	5 412 751		4 841 347	
Entrada de efectivo neto proveniente de los rendimientos sobre las inversiones		5 412 751		4 841 347
Efectivo al 31 de diciembre		94 025 283		91 445 476

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 2007 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 2007. 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.

Dictamen

En mi opinión, los estados financieros presentan fielmente, en todos los puntos de vista esenciales, la situación financiera al 31 de diciembre de 2007 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.

T J Burr
Interventor y Auditor General, Reino Unido
Auditor externo
National Audit Office
Londres, 20 de junio de 2008

ANEXO XVI

FONDO GENERAL
FONDO COMPLEMENTARIO: CUENTA DE INGRESOS Y GASTOS
CORRESPONDIENTES AL EJERCICIO ECONÓMICO DEL 1 DE ENERO AL
31 DE DICIEMBRE DE 2007

	2007		2006	
	£	£	£	£
INGRESOS				
Contribuciones				
Contribuciones	1 386 636		-	
Total contribuciones		1 386 636		-
Varios				
Intereses sobre contribuciones vencidas	1 837		-	
Intereses sobre inversiones	52 569		-	
Total varios		54 406		-
TOTAL INGRESOS		1 441 042		-
GASTOS				
Gastos de la Secretaría				
Obligaciones contraídas	74 288		81 996	
TOTAL GASTOS		74 288		81 996
(Déficit)/Superávit de ingresos sobre gastos		1 366 754		(81 996)
Saldo pasado a cuenta nueva: 1 de enero		(259 738)		(177 742)
Saldo al 31 de diciembre		1 107 016		(259 738)

ANEXO XVII

BALANCE GENERAL DEL FONDO COMPLEMENTARIO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2007

	2007 £	2006 £
ACTIVO		
Efectivo en bancos y en caja	1 106 232	-
Intereses sobre contribuciones pendientes vencidas	784	-
TOTAL ACTIVO	1 107 016	
PASIVO		
Suma adeudada al Fondo de 1992	-	259 738
TOTAL PASIVO	-	259 738
SALDO DEL FONDO GENERAL	1 107 016	(259 738)
TOTAL PASIVO Y SALDO DEL FONDO GENERAL	1 107 016	-

ANEXO XVIII

**ESTADO DEL FLUJO EFECTIVO DEL FONDO COMPLEMENTARIO
CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO ECONÓMICO DEL 1 DE ENERO AL
31 DE DICIEMBRE DE 2007**

	£	2007	£
Efectivo al 1 de enero			-
ACTIVIDADES OPERATIVAS			
Superávit operativo	1 314 185		
Disminución (Aumento) en Deudores	(784)		
Aumento/(Disminución) en Acreedores	(259 738)		
Flujo efectivo neto de las actividades operativas			1 053 663
RENDIMIENTOS SOBRE INVERSIONES			
Intereses sobre inversiones	52 569		
Entrada de efectivo neto proveniente de los rendimientos sobre las inversiones			52 569
Efectivo al 31 de diciembre			1 106 232

ANEXO XIX

FONDO DE 1971: CIFRAS FINANCIERAS CLAVE CORRESPONDIENTES A 2008
 (INGRESOS/GASTOS DE 2008 EN CIFRAS REDONDEADAS A RESERVA DE LA VERIFICACIÓN DEL
 AUDITOR EXTERNO)

INGRESOS			
	2008		
	£		
Contribuciones anuales adeudadas en 2008		-	
Otros ingresos:			
Intereses sobre inversiones		469 000	
TOTAL INGRESOS		469 000	
Reembolso a los contribuyentes del Fondo de Reclamaciones Importantes del <i>Pontoon 300</i>		2 200 000	
COSTES ADMINISTRATIVOS			
	2008		2007
	£		£
Sólo Fondo de 1971			
Comisión de administración pagadera al Fondo de 1992		210 000	275 000
Auditoría externa		10 000	10 000
Disolución			
Presupuesto		250 000	250 000
Gastos		-	-
GASTOS DE RECLAMACIONES			
	2008		2008
	£		£
Siniestro	Indemnización	Gastos relativos a reclamaciones	Total
<i>Iliad</i>	-	41 000	41 000
<i>Kriti Sea</i>	-	14 000	14 000
<i>Plate Princess</i>	-	46 000	46 000
<i>Pontoon 300</i>	9 000	3 000	12 000
Otros siniestros	-	45 300	45 300
TOTAL GASTOS DE RECLAMACIONES	9 000	149 300	158 300

ANEXO XX

FONDO DE 1992: CIFRAS FINANCIERAS CLAVE CORRESPONDIENTES A 2008
 (INGRESOS/GASTOS DE 2008 EN CIFRAS REDONDEADAS A RESERVA DE LA VERIFICACIÓN DEL AUDITOR EXTERNO)

INGRESOS			
		2008	
		£	
Contribuciones anuales adeudadas en 2008:			
Fondo General		3 000 000	
Fondo de Reclamaciones Importantes del <i>Hebei Spirit</i>		50 000 000	
Otros ingresos:			
Intereses sobre inversiones		5 400 000	
Comisión de administración pagadera por el Fondo de 1971		210 000	
Comisión de administración pagadera por el Fondo Complementario		50 000	
Reembolso de los pagos de indemnización por el Club en virtud del STOPIA 2006 ¹⁴		283 000	
TOTAL INGRESOS		58 943 000	
COSTES ADMINISTRATIVOS			
		2008	2007
		£	£
Secretaría común			
Presupuesto (excluidos los honorarios del Auditor externo para FIDAC respectivos)		3 584 000	3 530 250
Gastos (excluidos los honorarios del Auditor externo para FIDAC respectivos)		2 784 600	2 867 100
Honorarios del Auditor externo respecto al Fondo de 1992		47 000	47 000
GASTOS DE RECLAMACIONES			
		2008	2008
		£	£
		2008	2008
		£	£
Siniestro	Indemnización	Gastos relativos a reclamaciones	Total
<i>Erika</i>	121 100	837 400	958 500
<i>Slops</i>	3 217 400	29 600	3 247 000
<i>Prestige</i> (Incluido el reembolso provisional de £171 600 del P&I Club por costes comunes)	251 600	1 807 500	2 059 100
<i>Solar 1</i> (Incluido el reembolso provisional de £131 800 del P&I Club por costes comunes)	281 900	(121 000)	160 900
<i>Shosei Maru</i>	754 800	52 700	807 500
<i>Volgoneft 139</i>	-	202 600	202 600
<i>Hebei Spirit</i>	-	3 249 000	3 249 000
Otros siniestros	-	31 200	31 200
TOTAL GASTOS DE RECLAMACIONES	4 626 800	6 089 000	10 715 800

¹⁴ En virtud del acuerdo STOPIA 2006, el Fondo de 1992 tiene derecho a resarcimiento por parte del propietario del buque involucrado de la diferencia entre la cuantía de limitación aplicable al buque en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y la cuantía total de las reclamaciones admisibles o 20 millones de DEG, si esta cifra es menor.

ANEXO XXI

FONDO COMPLEMENTARIO: CIFRAS FINANCIERAS CLAVE CORRESPONDIENTES A 2008

(INGRESOS/GASTOS DE 2008 EN CIFRAS REDONDEADAS A RESERVA DE LA VERIFICACIÓN DEL AUDITOR EXTERNO)

INGRESOS

	2008
	£
Contribuciones anuales adeudadas en 2008: Fondo General	-
Otros ingresos: Intereses sobre inversiones	58 200

TOTAL INGRESOS	58 200
-----------------------	---------------

COSTES ADMINISTRATIVOS

	2008	2007
	£	£
Honorarios del Auditor externo	3 500	3 500
Comisión de administración pagadera al Fondo de 1992	50 000	70 000

ANEXO XXII

FONDO DE 1992: HIDROCARBUROS SUJETOS A CONTRIBUCIÓN RECIBIDOS EN EL AÑO CIVIL DE 2007 EN LOS TERRITORIOS DE ESTADOS QUE ERAN MIEMBROS DEL FONDO DE 1992 AL 31 DE DICIEMBRE DE 2008

De conformidad con los informes al 31 de diciembre de 2008

Estado Miembro	Hidrocarburos sujetos a contribución (toneladas)	% del Total
Japón	248 786 178	16,76%
Italia	134 332 754	9,05%
India	122 534 643	8,25%
República de Corea	121 228 997	8,16%
Países Bajos	101 090 068	6,81%
Francia	97 862 372	6,59%
Singapur	85 132 124	5,73%
Canadá	73 331 740	4,94%
Reino Unido	72 174 986	4,86%
España	63 045 759	4,25%
Alemania	40 025 175	2,70%
Malasia	35 889 729	2,42%
Australia	30 238 200	2,04%
Turquía	26 428 283	1,78%
Grecia	23 930 006	1,61%
Suecia	21 482 963	1,45%
Argentina	18 004 478	1,21%
Noruega	16 354 519	1,10%
Portugal	13 939 351	0,94%
Finlandia	12 831 675	0,86%
Israel	11 890 379	0,80%
Filipinas	11 087 038	0,75%
Bahamas	10 540 881	0,71%
México	8 820 395	0,59%
China (Región Administrativa Especial de Hong Kong)	7 137 856	0,48%
Bulgaria	7 082 445	0,48%
Marruecos	6 268 208	0,42%
Dinamarca	5 623 184	0,38%
Bélgica	5 246 856	0,35%
Trinidad y Tabago	4 817 564	0,32%
Federación de Rusia	4 793 047	0,32%
Lituania	4 576 628	0,31%
Nueva Zelandia	4 479 761	0,30%
Croacia	3 937 952	0,27%
Irlanda	3 886 161	0,26%
Panamá	3 703 234	0,25%
Túnez	3 609 307	0,24%
Malta	3 240 682	0,22%
Jamaica	2 839 967	0,19%
Sri Lanka	2 130 565	0,14%
Ghana	1 974 993	0,13%
Angola	1 823 248	0,12%
Uruguay	1 561 783	0,11%
Camerún	1 491 152	0,10%
Polonia	1 339 565	0,09%
Chipre	1 158 564	0,08%
Argelia	581 815	0,04%
Barbados	269 495	0,02%
Estonia	224 836	0,02%
	1 484 781 561	100,00%

Notas

Informe cero de 25 Estados: Albania, Antigua y Barbuda, Bahrein, Brunei Darussalam, Cabo Verde, Dominica, Emiratos Árabes Unidos, Eslovenia, Fiji, Gabón, Georgia, Islandia, Islas Marshall, Letonia, Liberia, Luxemburgo, Madagascar, Mónaco, Namibia, Qatar, San Vicente y las Granadinas, Seychelles, Suiza, Tonga y Vanuatu.

Ningún informe de 28 Estados: Belice, Camboya, Colombia, Comoras, Congo, Djibouti, Ecuador, Granada, Guinea, Hungría, Islas Cook, Kenya, Kiribati, Maldivas, Mauricio, Mozambique, Nigeria, Omán, Papua Nueva Guinea, República Dominicana, República Unida de Tanzania, Saint Kitts y Nevis, Samoa, Santa Lucía, Sierra Leona, Sudáfrica, Tuvalu, y Venezuela.

ANEXO XXIII

**FONDO COMPLEMENTARIO: HIDROCARBUROS SUJETOS A CONTRIBUCIÓN
RECIBIDOS EN EL AÑO CIVIL DE 2007 EN LOS TERRITORIOS DE ESTADOS
QUE ERAN MIEMBROS DEL FONDO COMPLEMENTARIO AL
31 DE DICIEMBRE DE 2008**

De conformidad con los informes al 31 de diciembre de 2008

Estado Miembro	Hidrocarburos sujetos a contribución (toneladas)	% del Total
Japón	248 786 178	28,62%
Italia	134 332 754	15,45%
Países Bajos	101 090 068	11,63%
Francia	97 862 372	11,26%
Reino Unido	72 174 986	8,30%
España	63 045 759	7,25%
Alemania	40 025 175	4,60%
Grecia	23 930 006	2,75%
Suecia	21 482 963	2,47%
Noruega	16 354 519	1,88%
Portugal	13 939 351	1,60%
Finlandia	12 831 675	1,47%
Dinamarca	5 623 184	0,65%
Bélgica	5 246 856	0,60%
Lituania	4 576 628	0,52%
Croacia	3 937 952	0,45%
Irlanda	3 886 161	0,45%
Barbados ¹⁵	269 495	0,03%
Letonia ¹⁵	0	0,00%
Eslovenia ¹⁵	0	0,00%
Hungría ¹⁶	-	0,00%
	869 396 082	100,00%

¹⁵ Se estima que se ha recibido un total de 1 millón de toneladas a efectos de contribuciones para el Fondo Complementario.

¹⁶ El informe no ha sido presentado todavía

ANEXO XXIV

FONDO DE 1971: RESUMEN DE SINIESTROS (31 DE DICIEMBRE DE 2008)

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	RUB 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 —¥211 370 ¥10 399 705	
Abordaje	100	Limpieza Relacionadas con la pesca Compensación ¥10 408 369 ¥92 696 505 —¥2 030 785 ¥105 135 659	¥9 893 496 recuperados por vía de recurso.
Abordaje	<140		Debido a la distribución de responsabilidad entre los dos buques que intervinieron, el Fondo de 1971 no tuvo que pagar ninguna indemnización.
Rotura	13 500	Limpieza Relacionadas con el turismo Relacionadas con la pesca Otras pérdidas de ingresos FFr219 164 465 FFr2 429 338 FFr52 024 FFr494 816 FFr222 140 643	El pago total era igual al límite de indemnización disponible en virtud del Convenio del Fondo de 1971; los pagos del Fondo de 1971 representaban el 63,85% de las cuantías aceptadas. Se recuperaron US\$17 480 028 por vía de recurso.

Ref	Buque	Fecha del siniestro	Lugar del siniestro	Estado de abanderamiento del buque	Arqueo bruto (AB)	Límite de responsabilidad del propietario del buque conforme al CRC de 1969
9	<i>Furenas</i>	3.6.80	Oresund, Suecia	Suecia	999	SEK612 443
10	<i>Hosei Maru</i>	21.8.80	Miyagi, Japón	Japón	983	¥35 765 920
11	<i>Jose Marti</i>	7.1.81	Dalarö, Suecia	URSS	27 706	SEK23 844 593
12	<i>Suma Maru N°11</i>	21.11.81	Karatsu, Japón	Japón	199	¥7 396 340
13	<i>Globe Asimi</i>	22.11.81	Klaipeda, URSS	Gibraltar	12 404	RUB 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	RUB 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 (RUB 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	€358 865 (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 €1 255 803 £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 €1 289 483 más intereses y costas. El Fondo está solicitando una sentencia sumaria en Trinidad y Tabago para ejecutar la sentencia del Tribunal de Apelación. En marzo de 2008 el Tribunal de Trinidad y Tabago pasó una sentencia a favor del Fondo de 1971. El asegurador del propietario del buque ha apelado.
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 (pagada por el propietario) 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 (€10 100 000)	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 ambientales (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 (estimación)	€6 576 100
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
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	20-50	Limpieza y daños materiales Relacionadas con la pesca Turismo Varios €2 500 000 €1 100 000 €150 000 <u>€24 000</u> €3 774 000	El asegurador del propietario del buque pagó todas las reclamaciones. 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 (pagadas) Pérdida de ingresos (pagadas) Medidas preventivas (pagadas) Daños materiales y pérdida de ingresos (pagadas) Daños al medio ambiente (reclamadas) Pesca (reclamadas) US\$8 364 223 <u>US\$16 033 389</u> US\$24 397 612 Bs70 675 468 <u>Bs289 000 000</u> Bs359 675 468 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 (estimación)
99	<i>Evoikos</i>	15.10.97	Estrecho de Singapur	Chipre	80 823	8 846 942 DEG
100	<i>Kyungnam N°1</i>	7.11.97	Ulsan, República de Corea	República de Corea	168	Won 43 543 015
101	<i>Pontoon 300</i>	7.1.98	Hamriyah, Sharjah, Emiratos Árabes Unidos	San Vicente y las Granadinas	4 233	No se dispone de cifras
102	<i>Maritza Sayalero</i>	8.6.98	Bahía de Carenero, Venezuela	Panamá	28 338	3 000 000 DEG (estimación)

Causa del siniestro	Cantidad de hidrocarburos derramados (toneladas)	Indemnización (cuantías pagadas por el Fondo de 1971, a menos que se indique lo contrario)	Notas	
Encalladura	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\$51 000 000	Las reclamaciones contra el Fondo de 1971 prescribieron. Sin embargo, se les está dando curso ante los Tribunales venezolanos.
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 Otras reclamaciones	€274 000 <u>€3 700 000</u> €3 974 000	El total de las reclamaciones reconocidas no excedió de la responsabilidad del propietario del buque. El Fondo de 1971 no pagará indemnizaciones.
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)	S\$10 000 000 S\$1 500 000 <u>S\$67 000</u> S\$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 272 033 170	El propietario del buque ha pagado Won 26 622 030.
Hundimiento	8 000	Limpieza Relacionadas con la pesca	Dhr 6 300 000 <u>Dhr 1 600 000</u> Dhr 7 900 000	El Fondo de 1971 ha pagado todas las reclamaciones.
Ruptura de tubería de descarga	262	Reclamaciones contra el propietario del buque pendientes en el tribunal: Limpieza y daños al medio ambiente (reclamadas)	Bs10 000 000	El Fondo de 1971 considera que los Convenios no se aplican a este siniestro. Las reclamaciones contra el Fondo prescribieron.

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
103	<i>Al Jaziab 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 214.

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	100-200	Limpieza/medidas preventivas	Dhr 6 400 000	Los Fondos de 1971 y de 1992 han entablado una acción de recurso contra el propietario del buque reclamando el reembolso de Dhr 6,4 millones. El Tribunal ha decidido en favor de los Fondos, pero será muy difícil de ejecutar la sentencia ya que el propietario del buque no tiene suficientes bienes.
Corrosión	300 (estimación)	Limpieza (liquidadas)	US\$620 000	Todas las reclamaciones liquidadas han sido pagadas por el asegurador del propietario del buque.
		Pérdidas económicas (reclamadas)	US\$100 000 US\$720 000	
		Pérdidas económicas (reclamadas)	EEK38 800 000 EEK38 800 000	Las reclamaciones derivadas de este siniestro están debajo del límite del CRC de 1969.
Encalladura	7 000 (estimación)	<i>Singapur</i> Limpieza y pesca	US\$8 400 000 US\$8 400 000	Todas las reclamaciones liquidadas han sido pagadas por el asegurador del propietario del buque.
		<i>Malasia</i> Limpieza Relacionadas con la pesca	RM1 300 000 RM905 000 RM2 205 000	
		<i>Indonesia</i> Limpieza y pesca	US\$2 800 000 US\$2 800 000	
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	US\$62 896	US\$103 378 pagados por el asegurador del propietario del buque.
		Medidas preventivas	¥11 436 000	
		Medidas preventivas /evaluación de los riesgos ambientales	US\$783 500	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.
		Compensación	US\$25 000	

ANEXO XXV

FONDO DE 1992: RESUMEN DE SINIESTROS (31 DE DICIEMBRE DE 2008)

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 €1 284 905	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 ¥181 786 486 ¥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	8,2 millones DEG (estimación)
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)

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	€1 457 753	El Fondo de 1992 pagó €1 457 753 al Gobierno francés para liquidar definitivamente todas las pérdidas resultantes del siniestro.
Rotura	19 800	Limpieza Relacionadas con la pesca Daños materiales Turismo Otras pérdidas de ingreso	€31 887 782 €10 733 023 €2 556 905 €76 094 076 €8 387 521 €129 659 307	El asegurador del propietario del buque efectuó pagos por un importe de €12,8 millones y el Fondo de 1992 por un importe de €116,9 millones. La cuantía pagada por Total al Estado francés fue de €153,9 millones es decir, la cuantía determinada por el Tribunal de lo penal teniendo en cuenta las cuantías de indemnización que ya se habían recibido del Fondo.
		Reclamaciones al Tribunal (pendientes)	€25 500 000	
Hundimiento	1 000-2 000	Limpieza/medidas preventivas	Dhr 6 400 000	Los Fondos de 1971 y 1992 entablaron acción de recurso contra el propietario del buque, al que se reclama el pago de Dhr 6,4 millones. El Tribunal falló a favor de los Fondos, pero la sentencia será difícil de ejecutar dado que el propietario no posee suficientes bienes.
Incendio	1 000-2 000	Limpieza (acordadas)	€4 022 099	El Comité Ejecutivo decidió en 2000 que el <i>Slops</i> no debería considerarse un 'buque' a efectos de los Convenios de 1992, y que, por tanto, dichos Convenios no se aplicaban al siniestro. Sin embargo, el Tribunal Supremo griego decidió finalmente que el <i>Slops</i> era un 'buque' de acuerdo con la definición que figura en los Convenios de 1992.
Desconocida	Desconocida	Limpieza (acordadas)	€6 000	Las autoridades españolas han recuperado sus costes de la supuesta fuente de contaminación.
Desconocida	Desconocida	Limpieza (reclamadas)	SEK5 260 000	El Estado sueco ha entablado acción judicial contra el propietario del <i>Alambra</i> , su asegurador y el Fondo de 1992. 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	

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
15	<i>Baltic Carrier</i>	29.3.01	Dinamarca	Islas Marshall	23 235	DKr118 millones
16	<i>Zeinab</i>	14.4.01	Emiratos Árabes Unidos	Georgia	2 178	3 000 000 DEG
17	Siniestro en Guadalupe	30.6.02	Guadalupe	Desconocido	Desconocido	Desconocido
18	Siniestro en el Reino Unido	29.9.02	Reino Unido	Desconocido	Desconocido	Desconocido
19	<i>Prestige</i>	13.11.02	España	Bahamas	42 820	€22 777 986
20	<i>Spabunker IV</i>	21.1.03	España	España	647	3 000 000 DEG
21	Siniestro en Bahrein	15.3.03	Bahrein	Desconocido	Desconocido	Desconocido

Causa del siniestro	Cantidad de hidrocarburos derramados (toneladas)	Indemnización (cuantías pagadas por el Fondo de 1992, a menos que se indique lo contrario)	Notas	
Abordaje	2 500	Limpieza Eliminación de hidrocarburos Daños materiales/pérdidas económicas Relacionadas con la pesca Vigilancia del medio ambiente	DKr65 900 000 DKr17 400 000 DKr1 600 000 DKr19 700 000 DKr258 000 DKr104 858 000	El asegurador del propietario del buque pagó todas las reclamaciones. Es poco probable que el Fondo de 1992 tenga que efectuar pagos de indemnización.
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)	€340 000	El origen del derrame parece haber sido un buque de carga general. Por consiguiente, es poco probable que el Fondo de 1992 tenga que efectuar pagos de indemnización.
Desconocida	Desconocida	Limpieza	£5 400	
Rotura	63 272 (estimación)	<i>España</i> Limpieza/medidas preventivas (reclamadas) Daños materiales (reclamadas) Maricultura (reclamadas) Pesca y marisqueo (reclamadas) Turismo (reclamadas) Elaboradores/vendedores de pescado (reclamadas) Varios (reclamadas) Gobierno español	€3 011 744 €2 066 103 €20 198 328 €3 610 886 €688 303 €20 830 377 €1 775 068 <u>€968 524 084</u> €1 020 704 893	El propietario del buque ha depositado la cuantía de limitación (€22 777 986) en el Tribunal español competente. El Fondo de 1992 ha pagado €113 920 000 al Gobierno español y €523 243 a los demandantes de España, €5 millones a los demandantes de Francia y €328 448 al Gobierno portugués.
		<i>Francia</i> Limpieza (reclamadas) Daños materiales (reclamadas) Maricultura (reclamadas) Marisqueo (reclamadas) Embarcaciones pesqueras (reclamadas) Turismo (reclamadas) Elaboradores/vendedores de pescado (reclamadas) Varios (reclamadas) Gobierno francés (reclamadas)	€10 512 569 €87 772 €2 336 501 €116 810 €1 601 717 €25 166 131 €301 446 €2 029 820 <u>€67 499 154</u> €109 651 920	
		<i>Portugal</i> Limpieza (acordadas)	<u>€2 189 923</u> €2 189 923	
Hundimiento	Desconocida	<i>España</i> Medidas preventivas y retirada del pecio Limpieza <i>Gibraltar</i> Limpieza	€5 400 000 <u>€628 000</u> €6 028 000 £18 350	
Desconocida	Desconocida	Limpieza/medidas preventivas Pesca	US\$689 000 <u>US\$542 000</u> US\$1 231 000	Todas las reclamaciones han sido pagadas por el Fondo de 1992.

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
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
25	<i>Duck Yang</i>	12.9.03	Busán, República de Corea	República de Corea	149	3 000 000 DEG
26	<i>Kyung Won</i>	12.9.03	Namhae, República de Corea	República de Corea	144	3 000 000 DEG
27	<i>Jeong Yang</i>	23.12.03	Yeosu, República de Corea	República de Corea	4 061	4 510 000 DEG
28	<i>N°11 Hae Woon</i>	22.7.04	Geoje, República de Corea	República de Corea	110	4 510 000 DEG
29	<i>N°7 Kwang Min</i>	24.11.05	Busan, República de Corea	República de Corea	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

Causa del siniestro	Cantidad de hidrocarburos derramados (toneladas)	Indemnización (cuantías pagadas por el Fondo de 1992, a menos que se indique lo contrario)	Notas
Encalladura	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.
Hundimiento	300	Limpieza/medidas preventivas Daños materiales/pérdidas económicas Won 2 883 000 000 <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 Won 2 921 000 000 <u>Won 407 000 000</u> Won 3 328 000 000	
Abordaje	700	Limpieza/medidas preventivas Pesca Estudios posteriores al derrame Pérdidas económicas Won 3 992 000 000 Won 78 400 000 Won 140 000 000 <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 Won 1 900 000 000 Won 129 000 000 <u>Won 3 100 000</u> Won 2 032 100 000	El Fondo de 1992 ha entablado acción de recurso contra el buque pesquero que abordó al buque tanque.
Hundimiento	2 072 (estimación)	Limpieza/medidas preventivas Daños materiales Relacionadas con la pesca Relacionadas con el turismo Varios PHP 751 069 099 PHP 3 580 562 PHP 186 050 519 PHP 3 887 623 <u>PHP 2 846 881</u> PHP 947 434 684	Desde que se aplica el STOPIA 2006, el Fondo de 1992 recibe reembolsos periódicos del asegurador del propietario del buque hasta un importe de 20 millones de DEG (£21,3 millones).
Abordaje	60	Limpieza/medidas preventivas Relacionadas con la pesca Daños materiales ¥618 861 152 ¥270 500 000 <u>¥10 332 953</u> ¥899 693 953	El Fondo de 1992 ha pagado indemnizaciones a las víctimas por valor de ¥161 064 193 (£754 823). Dado que el buque no está inscrito en el STOPIA 2006, el Fondo de 1992 no puede recuperar ninguna cantidad del asegurador.

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
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
34	Siniestro en Argentina (<i>Presidente Illia</i>)	26.12.07	Caleta Córdova, Argentina	Argentina	35 995	24 067 845 DEG

Notas

Veáse página 214.

Causa del siniestro	Cantidad de hidrocarburos derramados (toneladas)	Indemnización (cuantías pagadas por el Fondo de 1992, a menos que se indique lo contrario)	Notas
Rotura	1 000 - 2 000 (estimación)	Limpieza/medidas preventivas (reclamadas) RUB 290 900 000 Relacionadas con la pesca (reclamadas) RUB 22 400 000 Turismo (reclamadas) RUB 21 500 000 Daños ambientales y restauración (reclamadas) <u>RUB 7 868 700 000</u> RUB 8 203 500 000	
Abordaje	10 900	Limpieza/medidas preventivas (reclamadas) Won 150 934 000 000 Relacionadas con la pesca (reclamadas) Won 108 275 000 000 Relacionadas con el turismo (reclamadas) Won 64 803 000 000 Daños materiales (reclamadas) Won 2 619 000 000 Daños ambientales (reclamadas) <u>Won 2 195 000 000</u> Won 328 826 000 000	Se esperan más reclamaciones.
Desconocida	50-200	Limpieza/medidas preventivas/daños ambientales (reclamadas) No ha sido cuantificado	

Notas a los Anexos XXIV y XXV

- 1 Las cuantías se presentan en monedas nacionales. Los tipos de conversión pertinentes al 31 de diciembre de 2008 son los siguientes:

£1 =

Bolívar venezolano fuerte	BsF	3,0873	Dólar de los Estados Unidos	US\$	1,4378
Corona de Dinamarca	DKr	7,6987	Dólar de Singapur	S\$	2,0715
Corona estonia	EEK	16,1835	Euro	€	1,0344
Corona sueca	SEK	11,3697	Peso filipino	PHP	68,3651
Dinar de Argelia	Din	101,538	Ringgit malasio	RM	4,9746
Dinar de Bahrein	BD	0,5421	Rublo Ruso	RUB	43,9017
Dirham de EAU	Dhr	5,2810	República de Corea	Won	1810,92
Dirham marroquí	Dhr MA	11,6281	Yen japonés	¥	130,332
Dólar de Canadá	Can\$	1,7749			

£1 = 0,9465 DEG o 1 DEG = £1,05657

- 2 En enero de 2008, el bolívar fuerte (BsF) reemplazó al bolívar (Bs) al tipo de conversión de 1BsF = 1 000 Bs.
- 3 Las siguientes monedas fueron reemplazadas por el euro el 1 de enero de 2002 con los siguientes tipos de conversión. Se determinan también los valores relativos a la libra esterlina al 31 de diciembre de 2008.

		€1=	£1=
Dracma griega	Drs	340,75	352,47
Franco francés	FFr	6,5595	6,7853
Lira italiana	LIt	1936,27	2002,88
Marco alemán	DM	1,9558	2,0231
Marco finlandés	FM	5,9457	6,1502
Peseta española	Pts	166,386	172,110

- 4 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