Siniestros en los que intervinieron los FIDAC

Octubre 2009

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

HEBEI

Siniestros en los que intervinieron los FIDAC Octubre 2009

FONDO DE 1992

Erika	3
Al Jaziah 1	8
Prestige	9
Nº7 Kwang Min	18
Solar 1	20
Shosei Maru	23
Volgoneft 139	24
Hebei Spirit	31
Siniestro en Argentina	38
King Darwin	41
Resumen de Siniestros	42

FONDO DE 1971

Vistabella	52
Aegean Sea	53
Iliad	55
Kriti Sea	56
Nissos Amorgos	56
Plate Princess	60
Evoikos	64
Al Jaziah 1	65
Alambra	67
Resumen de Siniestros	70

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
Correo electrónico (para todas las consultas): info@iopcfund.org
Sitio web: **www.iopcfund.org**

Página opuesta:
El buque tanque de pabellón de Hong Kong VLCC *Hebei Spirit* derramando hidrocarburos cerca de Taean, República de Corea, poco después de haber sido alcanzado por la gabarra grúa *Samsung N°1*.

Portada:
La sección de popa del buque tanque ruso *Volgoneft 139* en el puerto de Kavkaz en el Estrecho de Kerch en Krasnodar Krai, Federación de Rusia.

Introducción

El presente informe contiene información sobre los siniestros en los que intervinieron los FIDAC hasta octubre de 2009. Aquí se presentan las novedades relacionadas con los distintos casos, y la posición que adoptaron los órganos rectores con respecto a las reclamaciones. Este informe no pretende reflejar plenamente los debates de los órganos rectores, que pueden consultarse en las Actas de las Decisiones de las reuniones de dichos órganos en el sitio web de los FIDAC (**www.iopcfund.org**).

Las cifras del presente informe que están relacionadas con las reclamaciones, liquidaciones y pagos, figuran a efectos de dar un panorama general de la situación de los diversos siniestros, y pueden no coincidir exactamente con las cifras que constan en los estados financieros de los Fondos. Se han redondeado las cuantías de las reclamaciones, y la conversión de las divisas a libras esterlinas es la del tipo de cambio de la fecha en la que se compró la divisa.

Tómese nota de que hasta octubre de 2009 no hubo siniestros en los que intervino el Fondo Complementario.

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 diez 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 concluyó rápidamente, se necesitó aún una segunda limpieza intensiva en muchas zonas en 2000. Las operaciones para eliminar la contaminación residual empezaron en la primavera de 2001. Llegada la temporada turística veraniega de 2001, había concluido casi toda la segunda limpieza, aparte de un reducido número de sitios difíciles en el Loira Atlántico y las islas de Morbihan. Los esfuerzos de limpieza en estos sitios continuaron durante el otoño y, en su mayoría, quedaron concluidos en noviembre de 2001.

Se recogieron del litoral más de 250 000 toneladas de desechos oleosos, los 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. La operación quedó concluida en diciembre de 2003. Se calculó que el coste de la eliminación de desechos era del orden de €46 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 y declaró que el propietario del buque había constituido el fondo de limitación mediante una carta de garantía expedida por el asegurador 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 del Convenio del Fondo de 1992 para el siniestro del *Erika* fue calculada en 135 millones DEG equivalente a FFr1 211 966 811 o €184 763 149.

Para ver una explicación sobre la decisión del Comité Ejecutivo respecto a la conversión de DEG en francos franceses o euros, se hace referencia al Informe Anual de 2008 (página 77).

Desde abril de 2003 se han incrementado los niveles de pago al 100%.

Compromisos de Total SA y el Gobierno francés

Para más información sobre el compromiso del Gobierno francés y de Total SA de 'ponerse al final de la cola' se hace referencia al Informe Anual de 2008 (página 78).

Tramitación de las reclamaciones

Hasta las sesiones de octubre de 2009 del Comité Ejecutivo se habían presentado 7 131 reclamaciones de indemnización por un total de €388,9 millones. Se habían efectuado pagos de indemnización respecto a 5 939 reclamaciones de un total

Emulsión de hidrocarburos en las playas de Le Pouliguen tras el siniestro del *Erika*

de €129,7 millones, de los cuales €12,8 millones habían sido abonados por Steamship Mutual, la aseguradora del propietario del buque, y €116,9 millones por el Fondo de 1992. Se habían rechazado alrededor de 1 016 reclamaciones, de un total de €31,8 millones.

El cuadro de abajo presenta detalles de la situación de las reclamaciones en diversas categorías.

Evaluación y pago de la reclamación por limpieza del Gobierno francés

Para más información sobre la evaluación y pago de la reclamación por el Estado francés en lo que se refiere a los costes contraídos en operaciones de limpieza se hace referencia al Informe Anual de 2008 (páginas 79 y 80).

Procesos 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.

El juicio duró cuatro meses y concluyó el 13 de junio de 2007.

El Fondo de 1992, aunque no es una parte, está siguiendo los procedimientos por medio de sus abogados franceses.

Tribunal de Primera Instancia de Paris

En su sentencia, dictada en enero de 2008, el Tribunal de lo Penal halló a las siguientes cuatro partes 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 cada uno. RINA y Total SA fueron sentenciadas a pagar una multa de €375 000 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, indemnización por 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, incluidos €153,9 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 había podido demostrar daños reales a zonas sensibles que el Departamento tenía la responsabilidad de proteger. Dicha delegación además añadió que la

Situación de las reclamaciones hasta la sesión de octubre de 2009 del Comité Ejecutivo

Categoría	Reclamaciones presentadas	Reclamaciones evaluadas	Reclamaciones rechazadas	Reclamaciones pagadas	Cuantías pagadas €
Maricultura y ostricultura	1 007	1 004	89	846	7 763 339
Marisqueo	534	534	116	373	892 502
Embarcaciones de pesca	319	319	30	282	1 099 551
Elaboradores de pescado y marisco	51	51	7	44	977 631
Turismo	3 696	3 693	457	3211	76 113 602
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**	**5 939**	**129 695 937**

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 además 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 pudiese 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 sería difícil determinar en esta etapa 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 hubiese pronunciado la sentencia.

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, 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 todos los procesos civiles, incluidos los interpuestos contra el Fondo.

La audiencia ante el Tribunal de lo Penal de Apelación tuvo lugar en octubre y noviembre de 2009. Se espera la sentencia a principios de 2010.

Acciones de recurso del Fondo de 1992

Para conocer los pormenores de los recursos interpuestos por el Fondo de 1992 en el Tribunal de lo Civil (Tribunal de Grande Instance) de Lorient contra varias partes, se hace referencia al Informe Anual de 2008 (páginas 81 y 82).

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

Procesos judiciales

Setecientos noventa y seis demandantes incoaron acciones judiciales contra el propietario del buque, la Steamship Mutual y el Fondo de 1992. Al 31 de octubre de 2009 se habían alcanzado acuerdos extrajudiciales con un gran número de estos demandantes y los tribunales habían dictado sentencias respecto de la mayor parte de otras reclamaciones. Quedan pendientes 17 acciones judiciales. La cuantía total reclamada en las acciones pendientes, sin incluir las reclamaciones de Total, es de unos €20,9 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.

Para conocer los pormenores sobre los procesos judiciales iniciados en diferentes tribunales, se hace referencia al Informe Anual de 2008 (páginas 82 y 83).

Sentencias del Tribunal en 2009 respecto a reclamaciones contra el Fondo de 1992

En 2009, se dictaron 6 sentencias en diversos tribunales franceses, 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).

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.

En la siguiente página se resumen las sentencias en 2009. <1>

Para las sentencias dictadas antes del 1 enero de 2009, se hace referencia a los Informes Anuales de 2003, 2004, 2005, 2006, 2007 y 2008.

<1> 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.

Tribunal de lo Civil de Saint Nazaire

Ostricultor

Un ostricultor ha presentado dos reclamaciones por un total de €12 796 por pérdidas sufridas durante el periodo de diciembre de 1999 a febrero de 2000 a consecuencia del siniestro del *Erika*. El demandante recibió un pago de €4 048 del Fondo de 1992 y pagos por un tercero (de OFIMER y del Consejo General de Loira Atlántico) por un total de €12 796. El demandante asimismo presentó una reclamación por un total de €8 030 por pérdidas durante el periodo de marzo a abril de 2000, respecto al cual el demandante recibió pagos de terceras partes por un total de €5 240 de las organizaciones mencionadas anteriormente. El demandante reclamó indemnización del Fondo por €1 796 supuestamente por el saldo de sus pérdidas. El Fondo consideró que esta reclamación no tenía fundamentos ya que el demandante ya había sido indemnizado por todas las pérdidas reclamadas.

El Tribunal de lo Civil de Saint Nazaire dictó una sentencia en octubre de 2009 en la que concluía que el demandante no había sufrido ninguna pérdida además de las pérdidas ya indemnizadas y por esa razón rechazó la reclamación.

El demandante no ha apelado aun contra la sentencia.

Tribunal de Apelación de Rennes

Empresario de un tren turístico

El empresario de un tren turístico había presentado una reclamación por pérdidas económicas sufridas en 2000 y 2001. El Fondo de 1992 había aceptado la reclamación relacionada con las pérdidas en 2000, y se había pagado al demandante la cuantía evaluada. El Fondo había rechazado la reclamación de 2001, por un total de €69 625, por considerar que no existía una relación de causalidad suficientemente estrecha entre las pérdidas reclamadas para 2001 y la contaminación causada por el siniestro del *Erika*.

En una sentencia dictada en septiembre de 2007, el Tribunal de Comercio de Lorient aceptó la evaluación del Fondo de las pérdidas en 2000 y rechazó la reclamación de 2001 por considerar que no existía una relación de causalidad suficientemente estrecha entre las pérdidas reclamadas y la contaminación. El demandante apeló contra la sentencia.

En enero de 2009, el Tribunal de Apelación de Rennes dictó sentencia. El Tribunal consideró que las estadísticas publicadas por los órganos oficiales de turismo indican que no se debía a factores relacionados con el siniestro del *Erika* si algunas empresas del sector de turismo no se habían recuperado completamente del descenso en los resultados empresariales obtenidos en 1999. El Tribunal concluyó que el demandante no había probado la existencia de una relación de causalidad entre la reducción en el volumen de negocios y la contaminación ocasionada por el *Erika* y por tal razón rechazó la reclamación.

El demandante no ha apelado. La sentencia es ahora definitiva.

Dos empresas elaboradoras de mejillones

Dos empresas elaboradoras de mejillones habían presentado reclamaciones por pérdidas económicas sufridas en 2000 y 2001. El Fondo de 1992 había liquidado las reclamaciones relativas a las pérdidas sufridas en 2000, pero había rechazado las reclamaciones relacionadas con las pérdidas sufridas en 2001.

En la sentencia dictada en diciembre de 2007, el Tribunal de Comercio en Lorient estuvo de acuerdo con la evaluación del Fondo de las pérdidas en 2000. Respecto a la reclamación por pérdidas en 2001, el Tribunal manifestó que el hecho de que no hubiese contaminación en la zona de actividad del demandante en 2001, lo que en la opinión del Tribunal no se había probado, no era pertinente si se demostraba que el demandante había sufrido pérdidas como consecuencia directa del siniestro. El Tribunal concluyó, sin embargo, que el demandante no había probado que hubiera sufrido pérdidas en 2001 a consecuencia del siniestro del *Erika* y por consiguiente rechazó la reclamación. Ambos demandantes apelaron contra la sentencia.

El Tribunal de Apelación dictó su sentencia en febrero de 2009 y confirmó la sentencia del Tribunal de Comercio. Llegó a la conclusión de que los demandantes no habían probado que hubiese una relación de causalidad suficientemente estrecha entre las supuestas pérdidas y la contaminación resultante del siniestro del *Erika*.

Los demandantes no han apelado. Por tanto, la sentencia es ahora definitiva.

Propietario de apartamentos de alquiler

Un propietario de apartamentos de alquiler presentó una reclamación por pérdidas económicas de un total de €5 751. El Fondo de 1992 rechazó la reclamación porque el demandante no había probado que hubiera sufrido pérdidas a consecuencia de la contaminación causada por el siniestro del *Erika*.

El Tribunal de Comercio de Lorient dictó su sentencia en abril de 2008. El Tribunal manifestó que no estaba sujeto a los criterios de admisibilidad del Fondo de 1992 y que le incumbía al Tribunal interpretar el concepto de 'daños ocasionados por contaminación' y aplicarlo a la reclamación concreta determinando si existía una relación de causalidad suficientemente estrecha entre el suceso que llevó a los daños ('le fait générateur') y las pérdidas sufridas. Sin embargo, el Tribunal rechazó la reclamación porque el demandante no había probado que hubiese sufrido pérdidas.

El demandante apeló contra la sentencia.

El Tribunal de Apelación dictó su sentencia en junio de 2009, confirmando la sentencia del Tribunal de Comercio por motivo que el demandante no había probado que existiese una relación de causalidad suficientemente estrecha entre las supuestas pérdidas y la contaminación resultante del siniestro del *Erika*.

El demandante no ha apelado. La sentencia es ahora definitiva.

Agente inmobiliario

Un agente inmobiliario presentó una reclamación por un total de €74 564 por pérdidas económicas supuestamente sufridas en 2000 y relacionadas con el siniestro del *Erika*. El Fondo de 1992 rechazó la reclamación porque el demandante no había probado que hubiera sufrido pérdidas a consecuencia de la contaminación causada por el siniestro del *Erika*.

El Tribunal de Comercio de Lorient dictó su sentencia en abril de 2008. Tras manifestar que los criterios del Fondo de 1992 no eran vinculantes para el tribunal, este rechazó la reclamación porque el demandante no había probado que hubiera sufrido pérdidas a consecuencia del siniestro del *Erika*.

El demandante apeló contra la sentencia. En septiembre de 2008, el demandante presentó una reclamación adicional al Tribunal de €37 280 por pérdidas sufridas en 2001.

El Tribunal de Apelación dictó su sentencia en junio de 2009 y confirmó la decisión del Tribunal de Comercio fundándose en que el demandante no había probado que existiese una relación de causalidad suficientemente estrecha entre las supuestas pérdidas y la contaminación a consecuencia del siniestro del *Erika*. Respecto a la reclamación por pérdidas sufridas en 2001, el Tribunal de Apelación consideró que la reclamación adicional había prescrito según el artículo VIII del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el artículo 6 del Convenio del Fondo de 1992.

El demandante no ha apelado. La sentencia es ahora definitiva.

Tienda de venta de embarcaciones y accesorios náuticos

Una compañía que vende, alquila y repara embarcaciones y vende accesorios había presentado una reclamación por €151 717 por pérdidas sufridas a consecuencia del siniestro del *Erika*. El Fondo de 1992 había evaluado las pérdidas respecto a la venta de accesorios en €35 835 (£28 200) y había pagado esta cuantía al demandante. El Fondo consideró, sin embargo, que la compra de embarcaciones era una inversión a largo plazo y que no era probable que fuese permanentemente afectada por las consecuencias de un derrame de hidrocarburos, puesto que, como más, se podría aplazar la decisión de adquirir una embarcación. Por consiguiente, el Fondo de 1992 había rechazado la parte de la reclamación relativa a la venta de embarcaciones, puesto que consideraba que no había probado que hubiese una relación de causalidad suficientemente estrecha entre esta pérdida y la contaminación causada por el siniestro del *Erika*. El demandante no estaba de acuerdo con el Fondo de 1992 y entabló una acción judicial reclamando €73 512 por las pérdidas relativas a la venta de embarcaciones.

En una decisión dictada en diciembre de 2004, el Tribunal designó a un perito judicial para evaluar la pérdida relativa a la venta de nuevas embarcaciones. El perito judicial dio a conocer su informe en agosto de 2006 y evaluó la reclamación en la cuantía de €42 504.

En una sentencia dictada en mayo de 2008, el Tribunal, tras hacer referencia a la declaración del Tribunal de Apelación de Rennes en un caso anterior, que incumbía al Tribunal interpretar el concepto de 'daños ocasionados por contaminación' en los Convenios de 1992 y aplicarlo a la reclamación concreta determinando si existía una relación de causalidad suficientemente estrecha entre el suceso que llevó a los daños ('le fait générateur') y las pérdidas sufridas, aceptó la evaluación del perito judicial y adjudicó al demandante €42 504 por pérdidas relativas a la venta de nuevas embarcaciones. Además, el Tribunal designó al mismo perito judicial para evaluar las demás partes de las reclamaciones, tales como las pérdidas contraídas en la venta de embarcaciones de segunda mano, remolques y material electrónico.

El Director, tras considerar los argumentos empleados por el Tribunal, así como las opiniones de los expertos del Fondo de 1992 y su abogado francés, apeló contra la sentencia por considerar cuestionables el método de cálculo y las conclusiones alcanzadas por el perito judicial.

El Tribunal de Apelación dictó su sentencia en octubre de 2009. En su sentencia el Tribunal consideró que el demandante no había sufrido pérdidas en la venta de nuevas embarcaciones ni por otros conceptos reclamados y por esta razón decidió rechazar las reclamaciones.

El demandante no ha apelado aun contra la sentencia.

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* era considerada residuo 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 TJCE, que 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 TJCE el 24 de junio de 2008.

El TJE concluyó que el fueloil transportado como carga a bordo del *Erika* no constituye un residuo en el sentido de la Directiva 75/442 relativa a los residuos<2>, sin embargo, que una carga de fueloil accidentalmente vertido de un buque, una vez mezclada con agua del mar y sedimentos, debía ser calificada de residuo conforme al 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 cubrir los costes inherentes a la eliminación de los residuos así generados, aun cuando la sustancia vertida al mar fuese 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 su 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 anuló en parte una sentencia anterior del Tribunal de Apelación de Rennes en la cual, si bien el Tribunal de Apelación había considerado como 'residuo' el fueloil derramado mezclado con arena y agua, había rechazado la reclamación de la Comuna de Mesquer porque Total no se podía considerar como poseedor anterior o productor de dicho 'residuo' 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 aplace su decisión hasta que el Tribunal de Apelación de París haya dictado su sentencia.

No ha habido novedades respecto a estas acciones en 2009.

Al Jaziah 1

Emiratos Árabes Unidos, 24 de enero de 2000

Véase páginas 65 y 66.

<2> 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.

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 el hundimiento derramaron una carga que se calcula en 63 000 toneladas. Durante las semanas siguientes continuó la fuga de hidrocarburos del pecio a un ritmo decreciente. Posteriormente, el Gobierno español estimó que aproximadamente 13 800 toneladas de carga permanecían en el pecio.

Debido a la naturaleza altamente persistente de la carga del *Prestige*, los hidrocarburos derramados fueron a la deriva con los vientos y las corrientes por mucho tiempo, cubriendo grandes distancias. Se contaminó notablemente 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 también 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. Asimismo, se efectuaron considerables operaciones de limpieza en Francia y en el mar en aguas de Portugal.

Para conocer 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 Ltd. (London Club).

Entre mayo y septiembre de 2004 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 del experto local, 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 DEG o €22 777 986.
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 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 DEG corresponden a €171 520 703.

El *Prestige* remolcado

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.

Sesión del Comité Ejecutivo de 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 del daño realmente sufrido 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 la 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. 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.

Sesión del Comité Ejecutivo de octubre de 2005

En octubre de 2005, el Comité Ejecutivo examinó una propuesta del Director sobre 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 reclamaciones futuras y potenciales 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 pudiese ascender hasta €1 050 millones, era probable que el nivel de pagos se mantuviese en el 15% durante varios años, a menos que se adoptase un nuevo planteamiento. El Director propuso, por consiguiente que, en vez de la práctica usual de determinar el nivel de pagos sobre la base de la cuantía total de las reclamaciones ya presentadas y futuras posibles, se determinase sobre una estimación de la cuantía final de las reclamaciones admisibles contra el Fondo de 1992, establecida ya sea a consecuencia de acuerdos con los reclamantes o bien por sentencias definitivas de un tribunal competente.

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

Estado	Cuantía €
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%[<3>] si se brindase al Fondo de 1992 los compromisos y garantías apropiados por parte 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 al 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) en marzo de 2006. Tras la solicitud del 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. Esos pagos se efectuarán en nombre del Gobierno español en cumplimiento de su compromiso, y toda suma restante después de pagar a todos los reclamantes en la Oficina de Reclamaciones se devolvería al Gobierno español. El Gobierno español se comprometería a efectuar pagos a esos reclamantes, hasta el 30% de la cuantía

[<3>] €171,5 millones / €573 millones = 29,9%

evaluada por el London Club y el Fondo de 1992 si la cuantía de €1 millón fuese insuficiente para pagar a todos los reclamantes que habían presentado reclamaciones en la Oficina de Reclamaciones.

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 Francia (excepto respecto a la reclamación del Gobierno francés), con efecto a partir del 5 de abril de 2006.

Reclamaciones de indemnización

España

En las fechas de la sesión de octubre de 2009 del Comité Ejecutivo, la Oficina de Reclamaciones de La Coruña había recibido 844 reclamaciones por un total de €1 020,7 millones. Entre ellas figuran 14 reclamaciones del Gobierno español por un total de €968,5 millones. El cuadro a continuación presenta un desglose de las diferentes categorías de reclamaciones:

Categoría de reclamación	No. de reclamaciones	Cuantía reclamada €
Daños materiales	232	2 066 103
Limpieza	17	3 011 744
Maricultura	14	20 198 328
Pesca y marisqueo<4>	180	3 610 886
Turismo	14	688 303
Elaboradores/ vendedores de pescado	299	20 833 237
Varios	74	1 775 068
Gobierno español	14	968 524 084
Total	**844**	**1 020 707 753**

En las fechas de la sesión de octubre de 2009 del Comité Ejecutivo, 794 (95,66%) de las reclamaciones que no eran del Gobierno español se habían evaluado en €3,9 millones. Se habían efectuado pagos provisionales por un total de €527 327 (£461 991)<5> respecto a 173 de las reclamaciones evaluadas, fundamentalmente al 30% de la cuantía valorizada. De las reclamaciones restantes, tres esperaban aclaración, 166 esperaban respuesta del reclamante, 21 esperaban nueva documentación, se habían rechazado 412 (por un total de €29,8 millones) y 19 fueron retiradas por los reclamantes.

Francia

En las fechas de la sesión de octubre de 2009 del Comité Ejecutivo, se habían recibido 482 reclamaciones por un total de €109,7 millones en la Oficina de Reclamaciones en Lorient. Entre ellas figuran las reclamaciones del Gobierno francés por un total de €67,5 millones. El cuadro a continuación presenta un desglose de las diferentes categorías de reclamaciones:

Categoría de reclamación	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**

De las 482 reclamaciones presentadas a la Oficina de Reclamaciones, se había evaluado el 94% al 31 de octubre de 2009. Se habían evaluado cuatrocientas cincuenta y cuatro reclamaciones en €50 millones y se habían efectuado pagos provisionales por un total de €5,3 millones (£4,6 millones) al 30% de la cuantía evaluada respecto a 346 reclamaciones. Las reclamaciones restantes esperaban respuesta de los reclamantes o estaban siendo examinadas de nuevo a raíz del desacuerdo de los reclamantes con la cuantía evaluada. Se habían rechazado cincuenta y seis reclamaciones por un total de €3,8 millones porque los reclamantes no habían demostrado haber sufrido pérdidas debido al siniestro.

Sesenta y una reclamaciones, por un total de €10,5 millones, han sido presentadas por las autoridades locales por costes de operaciones de limpieza. Cincuenta y cuatro de estas reclamaciones se habían evaluado en €4,6 millones. Se habían efectuado pagos provisionales por un total de €1,2 millones (£1,1 millones) respecto a 41 reclamaciones al 30% de las cuantías evaluadas.

<4> Se ha retirado una reclamación de un total de €132 millones de un grupo de 58 asociaciones a raíz de un acuerdo transaccional con el Gobierno español.

<5> Se han deducido los pagos de indemnización efectuados por el Gobierno español a los reclamantes al calcular los pagos provisionales.

Ciento veintiséis reclamaciones, por un total de €2,3 millones, habían sido presentadas por ostricultores por pérdidas supuestamente sufridas a consecuencia de la resistencia del mercado como reacción a la contaminación. Los expertos contratados por el London Club y el Fondo de 1992 habían examinado estas reclamaciones, y 120 de ellas, por un total de €2,4 millones, habían sido evaluadas en €468 231. Se habían efectuado pagos por un total de €131 955 (£0,1 millón) respecto a 90 de estas reclamaciones al 30% de las cuantías evaluadas.

La Oficina de Reclamaciones había recibido 195 reclamaciones relacionadas con el turismo por un total de €25,2 millones. Ciento ochenta y cinco de estas reclamaciones habían sido evaluadas por un total de €13,2 millones y se habían efectuado pagos provisionales por un total de €3,7 millones (£3,2 millones) al 30% de las cuantías evaluadas con respecto a 149 reclamaciones.

Portugal

En diciembre de 2003, el Gobierno portugués presentó una reclamación de €3,3 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, también en relación con operaciones de limpieza y medidas preventivas. Las reclamaciones fueron evaluadas finalmente en €2,2 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. Las reclamaciones del Gobierno español se refieren a los costes contraídos respecto a operaciones de limpieza en el mar y en tierra, extracción de 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)[<6>], costes contraídos por 67 ayuntamientos que habían sido pagados por el Gobierno, costes contraídos por las regiones de Galicia, Asturias, Cantabria, País Vasco y 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, se redujo a €24,2 millones para tener en cuenta los fondos obtenidos de otra fuente.

En su sesión de febrero de 2006, el Comité 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 inadmisible (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.

Pagos al Gobierno español

La primera reclamación recibida del Gobierno español en octubre de 2003 por €383,7 millones fue evaluada provisionalmente en diciembre de 2003 en €107 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. Sobre esa base, y como lo autorizó 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 decidiese el Comité Ejecutivo o la Asamblea.

Como ya se ha mencionado, en marzo de 2006 el Fondo de 1992 efectuó un pago adicional de €56 365 000[<7>] (£38,5 millones) al Gobierno español.

Evaluación de las reclamaciones

Las reclamaciones del Gobierno español, por un total de €968,5 millones, se evaluaron en €266,5 millones y se ha enviado una carta al Gobierno explicando dicha evaluación.

[<6>] Para conocer los pormenores respecto al plan de indemnización organizado por el Gobierno español se hace referencia al Informe Anual de 2006, páginas 109 a 111.

[<7>] Véase la sección sobre el nivel de pagos, páginas 10 y 11.

La razón de la diferencia entre la cuantía reclamada y la evaluada en lo que se refiere a los costes contraídos en operaciones de limpieza radica en la desproporción que se encontró, aplicando los criterios del Fondo sobre la justificación técnica entre la respuesta realizada por el Gobierno español y la contaminación y amenaza de la misma, en lo que se refiere a los recursos humanos y materiales, y también en lo que se refiere a la extensión en el tiempo de las operaciones.

En lo que se refiere a los pagos de indemnización efectuados en relación con el derrame sobre la base de la legislación nacional y desgravación fiscal a empresas afectadas por el derrame, algunos de los pagos tenían el carácter de ayudas y se efectuaron pagos a la población en las zonas afectadas, sin consideración a los daños o pérdidas sufridos por los destinatarios de los pagos. La desgravación fiscal fue aplicada de modo similar. Se han evaluado las pérdidas sufridas por el sector de la pesca en España a consecuencia del siniestro, aplicando los criterios del Fondo.

La cuantía reclamada por el Gobierno español incluye IVA, y como el Gobierno recobra los pagos del IVA a través de las recaudaciones, se han deducido de la reclamación las cuantías correspondientes.

Otra razón de la diferencia entre la cuantía reclamada y evaluada puede hallarse en la reclamación por extracción de los hidrocarburos del pecio de €109,2 millones. En su sesión de febrero de 2006, el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 decidió que algunos costes contraídos en 2003, antes de la extracción de los hidrocarburos del pecio, con respecto al sellado de los hidrocarburos que se derramaban del pecio y varios reconocimientos y estudios que tuvieron transcendencia para la evaluación del riesgo de contaminación planteado, eran admisibles en principio, pero que la reclamación por los costes contraídos en 2004 relativos a la extracción de los hidrocarburos del pecio eran inadmisibles (véase Informe Anual de 2006, páginas 111 a 114). A raíz de la decisión del Comité Ejecutivo, la reclamación se ha evaluado en €9,5 millones.

Hay insuficiente documentación de apoyo respecto a los costes contraídos por una de las regiones afectadas y respecto a algunos pagos de indemnización efectuados sobre la base de la legislación nacional. A este respecto, los expertos analizan todavía nueva documentación facilitada recientemente en apoyo de esos pagos de indemnización (unas 120 000 páginas).

Reclamación del Gobierno francés

En mayo de 2004, el Gobierno francés presentó reclamaciones de €67,5 millones en relación con los costes contraídos por las operaciones de limpieza y medidas preventivas. El Fondo de 1992 y el London Club hicieron una evaluación provisional de las reclamaciones por €31,2 millones. Tras el análisis de la nueva documentación presentada por el Gobierno francés, las reclamaciones se revaluaron en €38,5 millones. Se envió a este Gobierno una carta en la que se explicaba la evaluación.

La cantidad reclamada por el Gobierno francés incluye IVA y, al igual que en el caso de la reclamación del Gobierno español, se ha deducido esta cantidad de la reclamación.

La diferencia entre la cuantía reclamada y la evaluada se debe, en parte, a la falta de documentación de apoyo suficiente en algunas partes de la reclamación. Por ello es posible que la cuantía evaluada aumente si el Gobierno francés presenta la información necesaria. Se han rechazado otras partes de la reclamación por no ser admisibles de acuerdo con los criterios del Fondo.

En noviembre de 2009 se celebró una reunión entre la Secretaría, sus expertos y el Gobierno francés para examinar la evaluación de la reclamación de dicho Gobierno. Nuevas reuniones tendrán lugar en 2010.

Pagos y asistencia financiera adicional de las Autoridades españolas y francesas

Para conocer los pormenores respecto a los pagos y asistencia financiera adicional por parte de las Autoridades de España y de Francia, se hace referencia al 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).

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.

Procedimientos judiciales en España

Investigación penal
Poco después del siniestro, el Juzgado de lo Penal de Corcubión (España) inició una investigación sobre la causa del siniestro para determinar si pudiese derivarse responsabilidad penal de los hechos. El Juzgado investigaba el papel del capitán, primer oficial y jefe de máquinas del *Prestige* y de un funcionario que había intervenido en la decisión de no permitir que el buque entrase en un puerto de refugio en España.

En marzo de 2009, el Juzgado de lo Penal de Corcubión dictó una resolución judicial en la que declaraba concluida la instrucción del caso. En la resolución judicial, el Juzgado exoneró de responsabilidad al funcionario que había intervenido en la decisión de no permitir que el buque entrase en un puerto de refugio en España, y decidió continuar el proceso contra el capitán, primer oficial y jefe de máquinas del *Prestige*.

Algunas de las partes en el proceso penal han apelado contra esta decisión, solicitando que el Tribunal de Apelación declare nula la resolución del Juzgado de Corcubión respecto de la ausencia de responsabilidad del funcionario mencionado anteriormente. El Gobierno francés también ha presentado una apelación en la que solicita que varios empleados de la American Bureau of Shipping (ABS), la sociedad de clasificación del *Prestige,* sean incriminados y que se inicien también procesos en su contra.

En octubre de 2009, el Tribunal de Apelación de la Coruña (Audiencia Provincial) invalidó la resolución del Juzgado de lo Penal y decidió reanudar el procedimiento contra el funcionario que había intervenido en la decisión de no permitir que el buque entrase en un puerto de refugio en España.

Reclamaciones civiles
En las fechas de la sesión de octubre de 2009 del Comité Ejecutivo, unas 4 010 reclamaciones habían sido depositadas en los procedimientos judiciales ante el Juzgado de lo Penal de Corcubión (España). Seiscientas doce 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, y están siendo examinados por los expertos contratados por el Fondo de 1992. La Oficina de Reclamaciones ha examinado la documentación relativa a 382 de las reclamaciones presentadas al Juzgado, tres de las cuales han sido liquidadas y pagadas por una suma total de €24 267.

Mil novecientas noventa y cuatro de estas reclamaciones han sido pagadas por el Gobierno español, conforme a los Reales Decretos-Ley[<8>] 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 los procedimientos judiciales. Se espera que más reclamantes retiren sus acciones judiciales por la misma razón.

El Gobierno español ha entablado una 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 1 867 reclamantes o grupos de reclamantes. Varios reclamantes han entablado también acciones judiciales y el Juzgado va a examinar si esos reclamantes tienen derecho a unirse al proceso.

Procedimientos judiciales en Francia
Doscientos treinta y dos reclamantes, entre ellos el Gobierno francés, han entablado acciones judiciales 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 €111 millones, incluidos €67,7 millones reclamados por el Gobierno.

Treinta y nueve de estos reclamantes han retirado sus acciones, por consiguiente acciones de 193 reclamantes siguen pendientes de indemnización en los tribunales, con reclamaciones por un total de €92,6 millones.

Los tribunales han otorgado la suspensión de los procedimientos en 28 acciones judiciales, bien para dar tiempo a las partes para que debatan las reclamaciones extrajudicialmente o hasta que se conozca el resultado de los procesos penales de Corcubión. Durante 2009 los Tribunales de lo Civil de Burdeos, Saint Nazaire y Bayona dictaron tres sentencias (véase abajo).

Unos 140 reclamantes franceses, incluidas varias comunas, se han unido al proceso judicial en Corcubión, España.

Sentencias dictadas por los tribunales en Francia durante 2009

Tribunal de lo Civil de Burdeos
El propietario de un balneario y hotel ubicado cerca de Biarritz entabló acción judicial ante el Tribunal de lo Civil de Burdeos, reclamando €571 270 por pérdida de ingresos a raíz del siniestro del *Prestige*. El Fondo de 1992 había evaluado las pérdidas en

[<8>] El Gobierno español ha rechazado unas 397 reclamaciones, conforme a los Reales Decretos-Ley.

€183 983 basándose en los resultados obtenidos por el reclamante entre el año 2000 y 2002. El reclamante, que había basado su reclamación en un plan de negocios, mostró su desacuerdo con la evaluación del Fondo.

En una sentencia dictada en marzo de 2009, el Tribunal ratificó la evaluación efectuada por el Fondo de 1992 sobre la reclamación. También tomó nota de que todo pago de indemnización relativa al siniestro del *Prestige* debía limitarse al 30% de la evaluación de la pérdida.

El reclamante no ha apelado, por lo que la sentencia es definitiva.

Tribunal de lo Civil de Saint Nazaire

Dos propietarios de embarcaciones de pesca entablaron una acción judicial en el Tribunal de Primera Instancia de Saint Nazaire reclamando €419 333 por pérdida de ingresos supuestamente incurridas por reducción de la población de anchoas a consecuencia del siniestro del *Prestige* y €81 000 por el reemplazo de una red de pesca dañada por hidrocarburos. El Fondo de 1992 había evaluado los daños a la red en €3 000 y rechazó la reclamación por pérdida de ingresos, ya que no se estableció suficiente relación de causalidad entre la contaminación y la supuesta pérdida.

En una sentencia dictada en mayo de 2009, el Tribunal ratificó la evaluación del Fondo de 1992 de la reclamación por pérdida de ingresos y rechazó la reclamación. En cuanto a la reclamación por la red de pesca, el Tribunal evaluó los daños en €6 000 a pagar al actual nivel (30%) de los pagos aplicados por el Fondo.

Uno de los reclamantes ha apelado contra la sentencia.

Tribunal de lo Civil de Bayona

El empresario de dos hoteles y un balneario en Biarritz presentó una reclamación por un total de €1 653 083 por las pérdidas sufridas en 2003, presuntamente a causa del siniestro del *Prestige*. El Fondo de 1992 evaluó la reclamación en €398 193 y el reclamante recibió un pago provisional de €119 457,60, es decir, un 30% de la cuantía evaluada. El Fondo basó su evaluación en los resultados de las empresas del reclamante en 2000 y 2001, mientras que el reclamante había basado el cálculo de sus pérdidas en un presupuesto provisional. Tras examinar la nueva información presentada por el reclamante en apoyo de la reclamación, el Fondo modificó su evaluación por una cuantía de €390 463.

El reclamante entabló una acción contra el Fondo de 1992 por €1 653 083 en concepto de pérdidas económicas y €500 000 por daños morales.

En una sentencia dictada en octubre de 2009, el Tribunal aceptó la evaluación del Fondo de 1992 de la reclamación por pérdidas. En su sentencia, este Tribunal consideró que los criterios del Fondo sobre admisibilidad de las reclamaciones contempladas en el Manual de Reclamaciones del Fondo de 1992, a pesar de no ser vinculantes para los tribunales nacionales, constituían una referencia, y, por lo tanto, la evaluación de las pérdidas no debería basarse en proyecciones sino en los resultados obtenidos por el reclamante en los ejercicios anteriores al siniestro en comparación con el período afectado. En cuanto a la reclamación por daños morales, el Tribunal consideró que el reclamante no había demostrado haber sufrido daños aparte de las pérdidas económicas, y que los daños morales no están incluidos en la definición de daños por contaminación prevista en el artículo 1.6 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992.

El reclamante no ha apelado aun contra la sentencia.

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 excedería de US$700 millones y posteriormente se estimaba excedería los US$1 000 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 parte o en su totalidad por su propia negligencia. La ABS hizo una contrademanda y solicitó que se ordenase 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*.

Defensa de la inmunidad soberana

Se desestimó la contrademanda de la ABS basándose en la Foreign Sovereign Immunities Act (FSIA) (Ley de inmunidad soberana extranjera). El Tribunal de Distrito dictaminó que la contrademanda de la ABS no surgía de la misma transacción que la demanda de España, y por tanto no entraba en la excepción de la FSIA que permite contrademandas contra una entidad soberana extranjera si surgen de la misma transacción que la demanda original de la entidad soberana.

Aportación de pruebas

Para conocer los pormenores sobre la aportación de pruebas de las comunicaciones por correo electrónico, se hace referencia al Informe Anual de 2007, páginas 101 a 104, y en el Informe Anual de 2008, página 104.

Defensa de la ABS de que actuaba como 'el práctico o cualquier otra persona que, (...), preste servicios para el buque'

Para conocer los detalles de la solicitud de ABS de una sentencia sumaria desestimando la acción del Estado español y los contraargumentos de éste, se hace referencia en el Informe Anual de 2008, página 104.

Decisión del Tribunal de Distrito

En enero de 2008, el Tribunal de Nueva York aceptó el argumento de ABS de que ésta está comprendida en la categoría de 'cualquier otra persona que preste 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 hubiese 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, dictaminó 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 la ABS de sentencia sumaria, desestimando la demanda del Estado español.

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

El Estado español ha apelado contra la decisión del Tribunal de Nueva York.

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

Para conocer los detalles de la apelación del Estado español y su petición de que el Fondo presente un escrito en calidad de *amicus curiae* y la contraapelación de ABS, se hace referencia al Informe Anual de 2008, páginas 104 y 105.

En marzo de 2009, el Tribunal de Apelación otorgó una moción permitiendo al Consejo de Defensa de los Recursos Naturales presentar un escrito en calidad *amicus curiae*. El Tribunal de Apelación también invitó a los Estados Unidos a participar en la vista oral y presentar un escrito en calidad *amicus curiae* abordando las siguientes cuestiones:

- Si el CRC de 1992 se aplica a la acción de España contra la ABS;
- si la ABS, como sociedad de clasificación, está comprendida en el ámbito de la disposición del CRC de 1992 que exonera de responsabilidad 'al práctico o cualquier otra persona que, sin ser tripulante, preste servicios para el buque'; y
- si el CRC de 1992 requiere que la reclamación del Estado español contra la ABS sea adjudicada en un Estado Contratante del CRC de 1992.

El Departamento de Justicia de los Estados Unidos rechazó la invitación del Tribunal a presentar observaciones sobre la interpretación del CRC de 1992, puesto que los Estados Unidos no son Parte en dicho Convenio. En cambio, el Departamento de Justicia realizó observaciones únicamente sobre si el CRC de 1992 podría privar a un tribunal de distrito de jurisdicción objetiva sobre la reclamación presentada por España contra la ABS. El Departamento de Justicia manifestó que el CRC de 1992, del que los Estados Unidos no son signatarios, no puede despojar a un tribunal de los Estados Unidos de la jurisdicción otorgada en virtud de un estatuto de los Estados Unidos. No obstante, el Departamento de Justicia expresó la opinión de que el Juez del Tribunal del Distrito gozaría de libertad para examinar el CRC de 1992 en el contexto de una posible renuncia al ejercicio de su jurisdicción en el caso. Si bien no se adopta ninguna postura sobre la disposición del CRC de 1992 relativa a la elección de jurisdicción, el Departamento de Justicia observó que dicha disposición podría considerarse análoga a una cláusula de elección de jurisdicción contractual en un contrato privado, y como tal, podría sentar las bases de una decisión judicial de renuncia a la jurisdicción. El Departamento de Justicia también sugirió que un tribunal del distrito gozaría de libertad para otorgar cortesía internacional a una disposición jurisdiccional de este tipo en un tratado internacional o para considerar la doctrina *forum non conveniens* y rechazar la jurisdicción basándose en dicha premisa.

La audiencia de apelación se celebró en marzo de 2009. Tanto España como la ABS acordaron que la base en la que se fundamenta la decisión del Juez del Tribunal del Distrito de desestimar la reclamación del Estado español, es decir, que, en virtud del CRC de 1992, el Tribunal del Distrito de los Estados Unidos no tiene jurisdicción sobre el caso, era equivocada. España argumentó que este error exigía la anulación del sobreseimiento de la actuación del Tribunal del Distrito, mientras que la ABS manifestaba que el Tribunal de Apelación podría ratificar el sobreseimiento basándose en otros motivos, al encontrar que el Juez del Tribunal del Distrito había ejercido su facultad discrecional para renunciar a la jurisdicción, bien basándose en la ampliación de la cortesía a las disposiciones jurisdiccionales del CRC de 1992 o basándose en la doctrina *forum non conveniens*.

Decisión del Tribunal de Apelación

El Tribunal de Apelación dictó su decisión en junio de 2009, invirtiendo tanto la desestimación de la causa de España como la desestimación de las contrademandas de la ABS, que el Tribunal de Distrito había sostenido que no estaba comprendida en la excepción de la Foreign Sovereign Immunities Act (Ley de inmunidad soberana extranjera) (FSIA).

Respecto a la reclamación de España, el Tribunal de Apelación dictó que el CRC de 1992 no puede desapropiar a un Tribunal Federal de los EE.UU. de su jurisdicción. Sin embargo, al enviar la causa al Tribunal de Distrito, el Tribunal de Apelación manifestó que el Tribunal de Distrito puede todavía ejercer su discreción para declinar jurisdicción con base en *forum non conveniens* o en los principios de cortesía internacional. La decisión del Tribunal de Apelación señaló que la voluntad de la ABS de someterse plenamente a la jurisdicción en España representaba un factor pertinente en cualquier decisión de declinar jurisdicción. El Tribunal de Apelación señaló además que el Tribunal de Distrito debe considerar la equidad de declinar jurisdicción en esta etapa avanzada en el proceso de litigación. Si el Tribunal de Distrito decidiese retener jurisdicción, entonces el Tribunal de Apelación le ha encargado que realice un análisis de conflicto de leyes para determinar qué ley debería regir esta causa.

El Tribunal de Apelación restituyó las contrademandas originales de la ABS que habían sido desestimadas en virtud de la FSIA estadounidense, sosteniendo que las contrademandas de la ABS se derivaban de cuestiones de deber y causación que eran ‘similares, si no idénticas’, a las cuestiones suscitadas en la demanda de España.

La causa ha sido enviada ahora al Juez del Tribunal de Distrito para consideración ulterior. Se prevé que la audiencia del Tribunal de Distrito tenga lugar a principios de 2010.

Acción de recurso del Fondo de 1992 contra la ABS

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

El Comité Ejecutivo decidió que el Fondo de 1992 no incoase una acción de recurso contra la ABS en los Estados Unidos. Decidió además que se aplazase 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, supervisase las investigaciones en curso sobre la causa del siniestro y adoptase 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.

Nº7 Kwang Min

República de Corea, 24 de noviembre de 2005

El siniestro

El buque tanque coreano *Nº7 Kwang Min* (161 AB) abordó al pesquero *Nº1 Chil Yang* (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 *Nº7 Kwang Min* se transfirió a otros buques. El *Nº7 Kwang Min* se llevó posteriormente a un astillero en Busán.

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

Operaciones de limpieza

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

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

Seis restaurantes de productos del mar 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 *Nº7 Kwang Min* conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 es de 4,51 millones DEG (£4,37 millones).

En diciembre de 2005, el Ministerio de Asuntos Marítimos y Pesquerías de Corea informó al Fondo de 1992, que el propietario del *Nº7 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 derivadas del siniestro.

Reclamaciones de indemnización

Se han liquidado todas, excepto dos, de las reclamaciones resultantes de este siniestro.

Se han liquidado doce reclamaciones respecto de los costes de limpieza y de las medidas preventivas en un total de KRW 1,9 miles de millones (£1,1 millones). Las reclamaciones de seis propietarios de restaurantes se liquidaron en KRW 3,1 millones (£1 860). Las reclamaciones de 81 buceadoras por pérdida de ingresos se liquidaron en KRW 36 millones (£20 000). Otras reclamaciones de pesca, presentadas por diez propietarios de pesqueros, se liquidaron en KRW 51 millones (£28 000). Las reclamaciones de siete maricultores de algas se liquidaron en KRW 33 millones (£12 000).

Cultivos contaminados de algas cerca del puerto de Busán, República de Corea, tras el siniestro de *Nº7 Kwang Min*

Dos maricultores de algas, que en un principio habían estado de acuerdo con la suma evaluada, posteriormente se negaron a aceptar la liquidación propuesta e incoaron procesos judiciales contra los dos buques que intervinieron en el siniestro.

Acciones judiciales

La investigación sobre la causa del siniestro, por parte del Tribunal de Seguridad Marítima de Busán, concluyó que la proporción de responsabilidad entre el propietario del *Nº7 Kwang Min* y el propietario del pesquero *Nº1 Chil Yang* era 40:60.

Tras investigaciones sobre la solvencia del propietario del buque pesquero *Nº1 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 KRW 126 millones.

Como se indicó anteriormente, dos maricultores de algas incoaron acciones judiciales contra los dos buques que intervinieron en el siniestro. El Fondo ha intervenido en estas acciones judiciales a fin de explorar la posibilidad de recobrar 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 *Nº1 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 conforme al Código de Comercio coreano, es decir, 83 000 DEG, o KRW 126 millones.

El Fondo de 1992 intervino como demandante en los procedimientos de limitación a fin de recobrar, en la medida de lo posible, las sumas pagadas en concepto de indemnización por este siniestro e inscribir su reclamación en el Tribunal de Limitación.

En agosto de 2007, el Tribunal de Limitación pronunció su decisión. El Tribunal de Limitación evaluó la reclamación del Fondo de 1992 en la cuantía de KRW 1 327 millones, y las pérdidas de los dos maricultores de algas en la cuantía evaluada por el Fondo de 1992, a saber KRW 9,9 millones más intereses. El Tribunal de Limitación también evaluó la reclamación del *Nº7 Kwang Min* contra el *Nº1 Chil Yang* en KRW 26 millones. Los dos demandantes apelaron.

En julio de 2008 el Tribunal del Apelación decidió consolidar las acciones judiciales de los dos maricultores de algas contra el *N°7 Kwang Min* y el *N°1 Chil Yang* y la acción judicial contra el *N°1 Chil Yang* y el Fondo de 1992, con el fin de desestimar la decisión del Tribunal de Limitación.

En agosto de 2008, el Tribunal de Apelación 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. Asimismo, el Tribunal decidió que si el propietario del *Nº7 Kwang Min* no pudiera pagar a los dos demandantes, el Fondo de 1992 sería responsable de pagarles indemnización. Los dos demandantes apelaron.

En septiembre de 2009 el Tribunal Supremo dictó sentencia confirmando la decisión del Tribunal de Apelación.

Acción de recurso contra el propietario del *Nº7 Kwang Min*

Las investigaciones sobre la situación financiera del propietario del *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 las entidades crediticias hipotecarias tienen prioridad sobre cualquier otro acreedor, es poco probable 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 buque *Nº1 Chil Yang* que fue evaluada por el Tribunal de Limitación en KRW 26 millones (£13 800). Si el fondo de limitación se distribuyese en proporción a las evaluaciones efectuadas por el tribunal, el *Nº7 Kwang Min* tendría derecho al 1,97% de la cuantía de limitación, lo que corresponde a un total de KRW 2,4 millones (£1 280) y por lo tanto la 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 *Nº7 Kwang Min* podrían superar con creces toda suma que el Fondo de 1992 pudiese recobrar, en octubre de 2007 el Comité Ejecutivo encargó al Director que no incoara acción de recurso contra el *Nº7 Kwang Min*.

Solicitud para un nuevo juicio

En octubre de 2009, los dos maricultores de algas presentaron una solicitud para un nuevo juicio al Tribunal Superior de Busán. Conforme al derecho coreano, un nuevo juicio de un caso que es definitivo solo se permite en circunstancias limitadas. La primera vista del Tribunal se espera que se celebre en 2010.

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.

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 extracción 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 conocer los pormenores del impacto del derrame y las operaciones de limpieza se hace referencia al Informe Anual de 2006, páginas 120 a 125.

El Shipowners' Club y el Fondo establecieron una Oficina de reclamaciones en Iloilo para prestar asistencia en la tramitación de las reclamaciones. Durante todo el 2009, la Oficina fue administrada por el corresponsal del Club en Filipinas con el fin de cerrarla a principios de 2010 después de que se hayan tramitado la mayoría de las reclamaciones.

Los Convenios de 1992 y el STOPIA 2006

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

La cuantía de limitación aplicable al *Solar 1* en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 es de 4,51 millones DEG 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 DEG. Sin embargo, el Fondo de 1992 continúa siendo responsable de indemnizar a los demandantes en el caso y en la medida en que 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 DEG.

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 reembolsaría al Fondo los pagos que efectuase, dentro de las dos semanas siguientes a la facturación de parte del Fondo, un acuerdo que ha funcionado sin problema durante la tramitación del siniestro.

Reclamaciones de indemnización

La situación sobre las reclamaciones hasta la sesión de octubre de 2009 del Comité Ejecutivo está resumida en el siguiente cuadro:

Categoría	Reclamaciones presentadas	Evaluaciones		Total Pagadas		Rechazada
		No.	Cuantía PHP	No.	Cuantía PHP	No.
Pesca de captura	27 812	27 812	206 457 198	25 942	190 396 758	598
Maricultura	771	771	3 682 488	205	3 316 993	463
Varios	170	168	6 893 874	9	5 590 577	156
Daños materiales	3 260	3 260	5 310 184	633	5 121 654	2 505
Turismo	425	424	5 457 164	75	5 381 627	341
Limpieza	28	27	789 815 750	15	775 594 885	13
Totales	**32 466**	**32 462**	**1 017 616 658 (£13,6 millones)**[9]	**26 879**	**985 402 494 (£10,8 millones)**	**4 076**

[9] Mientras que la cifra de £13,6 millones en la columna 'Evaluaciones' se ha obtenido utilizando la conversión al tipo de cambio PHP/£ al 31 de diciembre de 2009 (£1 = PHP 74,6545) para las evaluaciones pagadas y no pagadas, la cifra £ utilizada en la columna 'Total Pagadas' representa las cuantías pagadas reales basándose en diversos tipos de cambio en las fechas en las que se efectuaron los pagos.

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 otras 132 642 reclamaciones, no incluidas en el cuadro, sobre todo de pescadores y productores de algas marinas en la Isla de Guimaras y la provincia de Iloilo. La mayoría de los formularios de reclamaciones conexas estaban incompletos y un número significativo era de personas menores de 18 años, que es la edad mínima a la que se les permite dedicarse a la pesca en Filipinas. Tras un detallado proceso de selección, que incluyó la comparación de los pormenores de los formularios de reclamaciones con el registro electoral, el Club y el Fondo decidieron no seguir procesando más aquellos formularios que no se relacionaban con reclamaciones válidas.

Pérdidas económicas en el sector de la pesca de captura

El Shipowners' Club y el Fondo de 1992 recibieron 27 812 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 por separado. Unos 25 942 demandantes han recibido una indemnización total de PHP 190 396 758 (£2,04 millones).

Unos 248 demandantes más no han podido hasta el momento cobrar su indemnización. Por motivos de seguridad, el periodo de validez de los cheques es limitado, lo que supone que los demandantes tienen que solicitar que se vuelva a emitir el cheque si este ha expirado. Ello da lugar a discrepancias en la notificación de los pagos en el cuadro opuesto, ya que las cifras se refieren a los cheques emitidos, pero no necesariamente cobrados. Habida cuenta de que algunos cheques se han emitido varias veces sin que fuesen cobrados, no se puede proceder a la conciliación definitiva de las cuentas hasta que se establezca con alguna certeza que no existe mayor demanda de indemnización de reclamaciones válidas y evaluadas.

Se han rechazado 598 de las reclamaciones presentadas.

Pérdidas económicas en el sector de maricultura

El Club y el Fondo han recibido 771 reclamaciones especialmente de cultivadores de algas marinas y empresarios de estanques piscícolas por supuestos daños a sus cosechas causados por la contaminación. Aproximadamente 205 reclamaciones por un total de PHP 3 316 993 (£41 221) han sido pagadas por pérdidas incurridas tras las pérdidas de cosechas. Más de cien cultivadores adicionales de algas marinas recibieron ofertas de pago, pero optaron por no aceptar la indemnización juzgándola excesivamente baja. Pese a haber desplegado esfuerzos significativos para asistir a los demandantes a que documentasen el volumen de sus pérdidas, el Club y el Fondo, en ausencia de pruebas adicionales y corroborativas, no han podido resolver este asunto a la satisfacción de los demandantes.

Se han tenido que rechazar 463 reclamaciones más en esta categoría a causa de la escasa documentación, la carencia de los permisos necesarios y documentos de propiedad, y muy a menudo la carencia total de pruebas de que los recursos supuestamente dañados fueron realmente afectados por la contaminación de hidrocarburos o incluso que existían en un primer lugar.

Reclamaciones varias

Se han recibido unas 170 reclamaciones en esta categoría de las cuales se han tenido que rechazar 156 dado que el Club y el Fondo consideran que dichas reclamaciones se refieren a daños que no están suficientemente vinculados a la contaminación o no se han presentado pruebas mínimas que lo demuestren. Esto se refiere en particular a una serie de reclamaciones presentadas por las empresas minoristas de Guimaras.

Se han pagado nueve reclamaciones por un total de PHP 5 590 577 millones (£67 281) por los costes originados en diversos departamentos gubernamentales, en concepto de indemnización parcial de los costes salariales fijos y las horas extraordinarias del personal del municipio que participó en la respuesta al siniestro. Se ha formulado igualmente una oferta a la décima reclamación de una municipalidad, si bien esta reclamación aun no se ha acordado.

Aplicación de dispersantes en el mar tras el siniestro de hidrocarburos del *Solar 1*

Entre las reclamaciones restantes figura una notificación del Departamento del Medio Ambiente y Recursos Naturales (DENR) sobre algunos costes que se habrían originado. Sin embargo, pese a esa comunicación directa, en ningún momento se han presentado pormenores ni pruebas documentales que sustenten dicha reclamación. Por lo tanto, al haber transcurrido más de tres años y medio desde que se originaran dichos gastos, el Club y el Fondo consideran que la reclamación ha prescrito.

Daños materiales

El Shipowners' Club y el Fondo de 1992 recibieron unas 3 260 reclamaciones por daños causados directamente por hidrocarburos a las artes de pesca, embarcaciones de pesca y propiedades frente a la playa. Se han indemnizado a 633 demandantes por un total de PHP 5 121 654 (£61 204) en relación a los costes de limpieza y en algunos casos por reposición de bienes que han sido contaminados por los hidrocarburos. Se ha tenido que rechazar la mayoría de las reclamaciones restantes, pues los demandantes no pudieron aportar prueba alguna de que se hubiesen visto afectados.

Turismo

El Club y el Fondo han recibido unas 425 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 75 reclamaciones por un total de PHP 5 381 627 (£63 904) en relación especialmente con la reducción del turismo en la playa, como resultado del siniestro. Varios demandantes presentaron nuevas reclamaciones por pérdidas adicionales sufridas varios meses después del siniestro causadas por la percepción pública que queda del riesgo y no por una contaminación física de las playas. Éstas se han evaluado basándose en pruebas corroborativas, tales como el número de visitantes a la isla y las recaudaciones de los transbordadores, y han sido oportunamente liquidadas y pagadas. A pesar de los mejores esfuerzos por parte de los expertos contratados por el Club y el Fondo para evaluar las supuestas pérdidas, más de 340 reclamaciones han tenido que ser rechazadas debido a la ausencia de pruebas que las justifiquen.

Limpieza y medidas preventivas

Se han liquidado reclamaciones de contratistas y de la Petron Corporation por actividades relativas a la limpieza del mar y del litoral, reconocimientos submarinos y operaciones de recuperación de hidrocarburos, hasta de un total de PHP 775 220 967 (£8 493 106). Siete reclamaciones de particulares por medidas adicionales de limpieza a pequeña escala han sido también evaluadas y juzgadas razonables, y seis se han liquidado por PHP 373 918 (£4 682). La séptima oferta de liquidación no ha sido aceptada a pesar del contacto regular mantenido con el demandante.

Se han recibido y evaluado dos reclamaciones de los Guardacostas de Filipinas por su actuación en la respuesta al siniestro por tierra y mar, así como durante las operaciones de retirada de los hidrocarburos. Sigue pendiente la oferta de liquidación formulada por el Club y el Fondo.

Demandas ante los tribunales

Procedimientos judiciales de 967 pescadores

En agosto de 2009 una firma de abogados de Manila, que ya había representado con anterioridad a un grupo de pescadores de la Isla de Guimaras, interpuso una demanda en nombre de 967 pescadores por un total de PHP 286,4 millones por daños materiales y pérdidas económicas. Los demandantes rechazaron la evaluación del Fondo consistente en un periodo de 12 semanas de interrupción, que se había aplicado a todas las reclamaciones similares en la zona, alegando que la actividad de las pesquerías había quedado interrumpida durante más de 22 meses, aunque no aportaron prueba ni elemento alguno que lo justificase. La legislación de Filipinas prevé que los demandantes han de demostrar las pérdidas, por lo que se espera que presenten información adicional sobre el particular. En tal caso, una vez recibida la información, ésta se examinará y, si procede, volverán a revisarse las evaluaciones.

Procedimientos judiciales de los Guardacostas de Filipinas

Los Guardacostas de Filipinas han interpuesto una demanda judicial para salvaguardar sus derechos en relación con dos reclamaciones por los gastos contraídos durante las operaciones de limpieza y bombeo. Dado que se ha hecho una oferta de liquidación respecto a ambas reclamaciones, el Club y el Fondo están a la espera de una decisión de los Guardacostas de Filipinas. Si la oferta de liquidación se acepta, cabe esperar que la demanda judicial sea retirada.

Consideraciones del Director

Éste es el primer siniestro en el que el STOPIA 2006 se aplica y del que el Fondo de 1992 recibe reembolsos periódicos del Shipowner's Club. No obstante, ahora es poco probable que la cuantía de indemnización pagadera respecto de este siniestro exceda del límite del STOPIA 2006 de 20 millones DEG y, por consiguiente, poco probable que el Fondo de 1992 tenga que abonar indemnización.

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 diésel 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 *Shosei Maru* y el *Trust Busan* estaban asegurados por la Japan Ship Owners' Mutual Protection and Indemnity Association (Japan P&I Club). La carga a bordo del *Shosei Maru* estaba asegurada con la Sompo Japan Insurance Inc.

El Japan P&I Club y el Fondo de 1992 designaron un equipo de inspectores japoneses para supervisar 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 destruidas y reemplazadas.

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. La administración de la Prefectura de Kagawa así como varias autoridades locales también participaron en las operaciones de limpieza. 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 designó a contratistas privados para que acometieran las operaciones de limpieza del litoral utilizando fundamentalmente métodos manuales para retirar los hidrocarburos densos 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 pistolas de agua con chorros de agua caliente a alta presión, empleando solventes químicos.

Las operaciones de limpieza se terminaron el 31 de enero de 2007.

Aplicabilidad de los Convenios de 1992 y el STOPIA 2006

La cuantía de limitación aplicable al *Shosei Maru* en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992) es de 4,51 millones DEG o ¥738 629 760. El buque no estaba inscrito en el STOPIA 2006. Como consecuencia de esto, el Fondo de 1992 tiene que pagar indemnización por las pérdidas o daños causados por el derrame que excedan del límite del CRC de 1992 y dentro de los límites del Fondo de 1992.

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. Estas reclamaciones han sido liquidadas por el Japan P&I Club.

Procedimientos judiciales

Investigación sobre la causa del siniestro

En noviembre de 2007, la Agencia de Investigación de Accidentes Marítimos de Kobe emitió un informe 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 regresado 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 al comienzo para modificar su rumbo a estribor. No se ha tomado ninguna decisión respecto al reparto de responsabilidades entre el *Shosei Maru* y el *Trust Busan*.

Manchas de hidrocarburos en el acantilado de una isla del Mar Interior de Seto en Japón, tras el siniestro del *Shosei Maru*

Procedimiento de limitación respecto del *Shosei Maru*

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

En julio de 2008, el Fondo de 1992 y el Japan P&I Club alcanzaron un acuerdo transaccional, por el cual el Fondo de 1992 reconoció que debía pagar la diferencia entre la cuantía total pagada por Japan P&I Club por concepto de indemnización y la cuantía de limitación de conformidad con el CRC de 1992. El Fondo de 1992 luego pagó al Japan P&I Club ¥161 064 193 (£754 823) en concepto de indemnización por los daños debidos a la contaminación y ¥11 091 695 (£51 981) por su parte de los gastos de reconocimiento comunes del buque sufragados. A raíz de ello, el Fondo de 1992 adquirió por subrogación la parte correspondiente de los derechos que detentaban los demandantes contra terceros, incluidos los propietarios y fletadores con cesión de la gestión náutica del *Trust Busan.*

El procedimiento de limitación del *Shosei Maru* concluyó en octubre de 2008.

Procedimiento 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 DEG o ¥371 469 060.

El Fondo de 1992 intervino en calidad de demandante en los procedimientos de limitación respecto al *Trust Busan* a fin de recobrar ¥172 155 888 (£806 804), que el Fondo de 1992 había pagado en concepto de indemnización y costes por este siniestro.

En agosto de 2009, los propietarios del *Shosei Maru*, el Fondo de 1992, Sompo Japan Insurance Inc. y el fletador de buque a casco desnudo del *Trust Busan* alcanzaron un acuerdo transaccional.

En septiembre de 2009, el Fondo de 1992 recibió ¥74 553 897 del fletador del buque a casco desnudo del *Trust Busan* en la ejecución del acuerdo transaccional. Esta cantidad corresponde aproximadamente al 43% de la cantidad pagada por el Fondo de 1992 en concepto de indemnización y costes de reconocimiento del buque correspondientes al siniestro del *Shosei Maru.*

Los procedimientos de limitación del *Trust Busan* concluyeron en noviembre de 2009.

Este siniestro se cerró en noviembre de 2009.

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 varar la en un banco de arena cercano, donde 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 entiende 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 que otros tres buques cargados con azufre (*Volnogorsk*, *Nakhichevan* y *Kovel*) 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 supuestamente 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. A fin de coordinar la respuesta entre la Federación de Rusia y Ucrania, se constituyó un centro común de crisis y se intentó contener el derrame y recuperar los hidrocarburos en el mar. Se tiene entendido que, el ejército ruso y las fuerzas de emergencia civiles bajo la supervisión del Primer Ministro, Sr. Viktor Subkov, emprendieron la limpieza del litoral de la Federación de Rusia.

Se ha informado que durante las operaciones en el mar se recuperaron 200 toneladas de fueloil pesado. Las autoridades de Ucrania indicaron 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 esto es poco probable. Se ha informado que durante la limpieza del litoral 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 medioambiental con sede 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, ni ratificado, el 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 DEG, 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 DEG. Hay, por tanto, un 'déficit de seguro' de unos 1,5 millones DEG.

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.

Primeros contactos entre las autoridades rusas y la Secretaría

En noviembre y diciembre de 2007, la Secretaría se puso 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 a fin de 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 Owners 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 recibió 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.

Durante 2008 tuvieron lugar en Londres y la Federación de Rusia nuevas reuniones entre el Gobierno ruso, los demandantes y la Secretaría. Para conocer los pormenores se hace referencia en el Informe Anual de 2008 (páginas 117 y 118).

Procedimiento de limitación y 'déficit de seguro'

En febrero de 2008 fueron incoados procedimientos judiciales por un contratista de limpieza ruso contra el propietario del buque, la aseguradora P&I y el Fondo de 1992 ante el Tribunal de Arbitraje de San Petersburgo y región de Leningrado. Varios otros demandantes también incoaron procedimientos judiciales en el mismo Tribunal.

En febrero de 2008, en el contexto de este proceso, el Tribunal falló provisionalmente 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 DEG.

En abril de 2008, el Fondo de 1992 apeló contra la decisión del Tribunal. En sus alegatos, el Fondo de 1992 argumentó que el actual límite de responsabilidad del propietario del buque en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 es 4,51 millones DEG 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 que establecía el fondo de limitación del propietario del buque en solamente 3 millones DEG.

En mayo de 2008, el Tribunal de Apelación dictó una decisión que desestimaba la petición del Fondo de 1992 y confirmaba el fallo provisional del Tribunal de Arbitraje de San Petersburgo y Región de Leningrado.

El *Volgoneft 139* tras el siniestro en el Estrecho de Kerch, entre la Federación de Rusia y Ucrania

El Fondo de 1992 apeló ante el 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 exposición de motivos 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 DEG, competía a los tribunales rusos aplicar los límites de responsabilidad publicados en la Gaceta Oficial rusa.

El Fondo de 1992 apeló 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.

En diciembre de 2008, el Tribunal Supremo confirmó la decisión del Tribunal de Casación.

Tuvieron lugar audiencias en diciembre de 2008 y marzo, junio, septiembre y diciembre de 2009 ante el Tribunal de Arbitraje de San Petersburgo y región de Leningrado, en el que el Tribunal acordó aplazar su examen del fondo de las reclamaciones hasta que el Fondo de 1992 y los demandantes hubiesen tenido tiempo de discutir el fundamento y cuantía de las reclamaciones.

El Fondo aprovechó también las audiencias para solicitar al Tribunal que reconsiderase su decisión previa sobre el fondo de limitación del propietario del buque, por motivo de que las enmiendas a los límites de la cuantía disponible en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil y el Convenio del Fondo de 1992 habían sido publicadas oficialmente en la Federación de Rusia en octubre de 2008 y que, por tanto, los límites enmendados eran ahora oficialmente parte del derecho nacional ruso. El Tribunal declaró que tomaría una decisión respecto al incremento del fondo de limitación cuando dictase sentencia sobre el fundamento de las reclamaciones. La próxima audiencia está prevista para marzo de 2010.

Consideraciones del Comité Ejecutivo en marzo, junio y octubre de 2008

El Comité Ejecutivo consideró la cuestión del 'déficit de seguro' en marzo, junio y octubre de 2008. En la sesión de octubre de 2008 del Comité, numerosas 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, el 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 tiene la responsabilidad general de pagar indemnización a las víctimas por contaminación de daños causados por derrames de hidrocarburos, tendría que pagar la diferencia y entonces tendría que recurrir contra el Gobierno ruso. Se sugirió además que el Fondo de 1992 podría deducir la suma correspondiente al 'déficit de seguro' de la indemnización debida al Gobierno ruso.

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.

Para conocer los pormenores respecto a las conclusiones preliminares alcanzadas por los expertos del Fondo de 1992, se hace referencia al Informe Anual de 2008, páginas 119 a 122. En resumen, las conclusiones de los expertos son las siguientes:

i) La tempestad del 11 de noviembre de 2007 no fue excepcional puesto que hay antecedentes de tormentas similares y comparables experimentadas en la región en cuatro ocasiones en los últimos 20 años.
ii) No fue inevitable que el *Volgoneft 139* quedase atrapado en la tempestad, en la medida en que la tempestad y las condiciones asociadas a la misma se pronosticaron con precisión, de modo que hubo suficientes oportunidades para evitar exponer el buque a la tempestad como se expuso.
iii) La tormenta del 11 de noviembre de 2007 fue irresistible en lo que concierne al *Volgoneft 139*, ya que las condiciones asociadas a la tempestad rebasaban los criterios del proyecto del buque.

Procedimientos administrativos ante el Tribunal de Arbitraje de Krasnodar

Poco después del siniestro, las autoridades rusas impusieron una sanción administrativa al propietario del buque por haber causado daños debidos a la contaminación en contravención de la legislación rusa y le impusieron una multa de RUB 40 000. El propietario del buque impugnó la multa ante el Tribunal de Arbitraje de Krasnodar.

En febrero de 2008, el Tribunal de Arbitraje de Krasnodar desestimó esta apelación y confirmó la sanción. En su exposición de motivos, el Tribunal señaló que no se habían presentado pruebas que demostrasen que la tempestad del 11 de noviembre de 2007 había tenido un carácter excepcional o anormal. El Tribunal manifestó que el siniestro no había sido inevitable y que el capitán no había tomado todas las medidas posibles para evitar la ruptura del buque y la contaminación.

De esta decisión cabe deducir que el Tribunal de Krasnodar consideró que no se trataba de un caso de fuerza mayor.

Tribunal de Arbitraje de San Petersburgo y Región de Leningrado

En una audiencia celebrada en septiembre de 2009, el Tribunal de Arbitraje de San Petersburgo y Región de Leningrado señaló que la mayoría de los demandantes representados en los procedimientos no estaban de acuerdo con la posición de Ingosstrakh respecto a la tempestad. El Tribunal manifestó igualmente que su opinión preliminar era que la tempestad no parecía algo excepcional o inevitable, y que era un riesgo marítimo normal que los propietarios siempre deben tener en cuenta.

Consideraciones del Comité Ejecutivo en junio y octubre de 2008

El Comité Ejecutivo consideró la cuestión de fuerza mayor en sus sesiones de junio y octubre de 2008. En la sesión de octubre del Comité, la mayoría de las delegaciones 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.

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 visto en la zona en 50 años.

Una delegación preguntó lo que 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.

Visita al STM de Kerch (Ucrania) y de Kavkas por el Fondo de 1992 y sus expertos

Durante una visita de la Secretaría y los expertos del Fondo a la Federación de Rusia en agosto de 2009, las autoridades rusas ofrecieron su ayuda para permitir a los expertos del Fondo visitar el Servicio de Tráfico Marítimo (STM) en Kavkaz y hablar con los responsables del mismo. Esta visita se ha programado para principios de 2010.

Para entender bien las circunstancias del siniestro, la Secretaría y los expertos del Fondo visitaron el STM de Kerch, en noviembre de 2009.

Reclamaciones de indemnización

En el cuadro de la página 28 se resume la situación de las reclamaciones en la sesión de octubre de 2009 del Comité Ejecutivo. Las reclamaciones se presentan según los progresos logrados en la evaluación o liquidación de las reclamaciones.

Un contratista ruso de limpieza presentó una reclamación de un total de RUB 63,9 millones, por los costes de las operaciones de limpieza y medidas preventivas. La reclamación ha sido evaluada en la cuantía de RUB 50,8 millones y el demandante ha aceptado la evaluación.

Una reclamación presentada por una autoridad local de la zona afectada, de un total de RUB 1,1 millones, ha sido evaluada según la reclamación. Otra reclamación presentada por la misma autoridad local, de un total de RUB 853 560 en concepto de los costes de limpieza, ha sido evaluada en RUB 805 618. Se ha enviado al demandante una carta explicándole la evaluación.

El Servicio Federal de Supervisión en la Esfera de la utilización de la Naturaleza (Rosprirodnadzor) ha presentado una reclamación, por un total de RUB 600 000, por costes de vigilancia ambiental que han sido evaluados en una cuantía de RUB 400 000. El Fondo y el Rosprirodnadzor han sostenido varias discusiones, y se espera alcanzar un acuerdo próximamente.

Las reclamaciones presentadas por el Gobierno Regional de un total de RUB 100,2 millones por gastos contraídos en operaciones de limpieza, han sido evaluadas provisionalmente en RUB 52,9 millones. Han tenido lugar varias reuniones con el demandante, en las que facilitó más información. Se ha avanzado considerablemente en la evaluación de estas reclamaciones.

Se está avanzando en la evaluación de las demás reclamaciones presentadas para las cuales se dispone de documentación de apoyo.

Categoría	Demandante	Reclamación RUB	Evaluada RUB	Situación
Limpieza	Contratista	63 926 933	50 766 549	Se ha llegado a un acuerdo con el demandante.
Limpieza	Gobierno local	1 108 771	1 108 771	Se ha llegado a un acuerdo con el demandante.
Limpieza	Gobierno local	853 560	805 618	Evaluación comunicada al demandante.
Vigilancia ambiental	Servicio Federal sobre la Supervisión en la Esfera de la utilización de la Naturaleza (Rosprirodnadzor)	578 347	393 971	Evaluación comunicada al demandante.
Limpieza	Gobierno regional	100 200 000	52 936 178	Evaluación preliminar. Se está completando una evaluación avanzada.
Limpieza	Gobierno local	260 100		Se está evaluando.
Limpieza	Propietario del buque y Fletador	37 065 742		Se está evaluando.
Turismo	Industria privada	21 463 000		Se está evaluando.
Pesquerías	Industria privada	9 688 423		Se está evaluando.
Limpieza	Puerto de Kerch (Ucrania)<10>	15 341 177		Se está evaluando.
Limpieza	Ministerio de Emergencias Gobierno regional y local	16 510 643		No se ha presentado documentación de apoyo.
Pesquerías	Industria privada	12 702 000		No se ha presentado documentación de apoyo.
Restauración ambiental	Gobierno regional	1 819 600 000		Se solicitó más información al demandante.
Daños ambientales	Servicio Federal sobre la Supervisión en la Esfera de la utilización de la Naturaleza (Rosprirodnadzor)	6 048 078 981		Reclamación calculada sobre la base de Metodika.
TOTAL		**RUB 8 147,4 millones**	**RUB 106 millones**	

Las discusiones con las autoridades rusas han puesto de manifiesto que la reclamación por daños ambientales presentada por Rosprirodnadzor sobre la base de Metodika (véase la sección sobre las reuniones entre las autoridades rusas y la Secretaría), de un total de RUB 6 048,1 millones, se ha presentado ante el tribunal para cumplir con la legislación nacional y no puede retirarse sin la autorización previa del Ministerio de Recursos Naturales. No obstante, los demandantes aceptan que la reclamación no es admisible en el marco de los Convenios de 1992 y que es probable que sea rechazada por el Tribunal. El Gobierno central de Rusia, a petición del Ministerio de Transportes, ha pedido al Ministerio de Recursos Naturales que retire la reclamación basada en Metodika.

<10> Ucrania no era Parte en el CRC de 1992 en el momento del siniestro y no es Parte en el Convenio del Fondo de 1992. Se están evaluando las partes admisibles que se relacionan con las medidas para prevenir los daños de contaminación en la Federación de Rusia.

Solicitud de la delegación rusa

En la sesión de junio de 2009 del Comité Ejecutivo, la delegación rusa pidió al Comité que considerase la posibilidad de autorizar al Director a efectuar pagos, ya que en particular el contratista de salvamento mencionado anteriormente había incurrido en costes substanciales en concepto de medidas preventivas. En este contexto, aquella delegación pidió al Comité que considerase la posibilidad de facilitar un pago provisional del Fondo de 1992 al contratista de salvamento.

La Secretaría contestó que, como la aseguradora del propietario del buque había depositado un fondo de limitación en el Tribunal, el contratista de salvamento debía, en principio, ser pagado con cargo a ese fondo de limitación, ya que según los Convenios de 1992 la responsabilidad del Fondo de 1992 sólo surgía una vez agotado el fondo de limitación del propietario del buque.

Reclamación de Metodika

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 6 048,1 millones. Esta reclamación se basa en la cantidad de hidrocarburos derramados, multiplicada por una cuantía de rublos por tonelada ('Metodika'). La Secretaría informó a las autoridades rusas que una reclamación basada en una cuantificación abstracta de los daños calculada conforme a un modelo teórico contravenía el artículo I.6 del CRC de 1992 y, por lo tanto, la reclamación de indemnización no era admisible, 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, con el fin de determinar si tenía derecho a indemnización, y en qué medida, conforme a los Convenios.

En la sesión de octubre de 2008 del Comité Ejecutivo, numerosas delegaciones expresaron su profunda preocupación por el uso de la fórmula de 'Metodika'. Estas 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 un modelo teórico 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 y otras delegaciones en la reunión del Comité Ejecutivo de octubre de 2008

En el Informe Anual de 2008 (páginas 123 a 125) pueden hallarse pormenores de la declaración de la delegación rusa y las intervenciones de otras delegaciones.

Declaración de la delegación rusa en la reunión del Comité Ejecutivo de junio de 2009

En la sesión del Comité Ejecutivo de junio de 2009, la delegación rusa presentó un documento en el que declaraba que el Ministerio de Transporte de la Federación de Rusia, actuando como coordinador del siniestro en nombre del Gobierno, había enviado una petición formal al Gobierno ruso con la propuesta de invitar a Rosprirodnadzor a reconsiderar su reclamación. El documento declaraba también que el Gobierno ruso había iniciado investigaciones y posibles enmiendas de un decreto relacionado del Ministerio del Medio Ambiente para asegurar el pleno cumplimiento de las disposiciones internacionales.

En cuanto a la cuestión del 'déficit de seguro', el documento declaraba que el Ministerio de Transporte de la Federación de Rusia había iniciado todos los procedimientos nacionales necesarios para que las enmiendas más recientes a los Convenios de 1992 surtieran pleno efecto en la Federación de Rusia. Declaraba también que todos los certificados extendidos a los buques de bandera rusa habían sido verificados y todas las discrepancias corregidas.

El documento declaraba también que el Gobierno Regional de Krasnodar y el Ministerio de Emergencias de la Federación de Rusia habían solicitado al Gobierno Federal de Rusia la indemnización por su participación en las operaciones de respuesta y limpieza del derrame de hidrocarburos, que el Gobierno Federal había pagado una cuantía de aproximadamente RUB 45 millones en concepto de indemnización y que estos pagos no figuran en ninguna de las reclamaciones que el Tribunal está examinando. Se declaraba también que, en opinión de la Federación de Rusia, para resolver la cuestión del 'déficit de seguro' en el caso del *Volgoneft 139,* cabría considerar la posibilidad de utilizar los pagos del fondo de reserva nacional para los demandantes mencionados, a fin de compensar el 'déficit de seguro'.

En aquella sesión varias delegaciones expresaron su aprecio por las novedades en este caso, en particular el enfoque positivo de la cooperación entre las autoridades rusas y la Secretaría, que en su opinión, difería de la postura inicial de aislamiento por parte de las autoridades rusas.

Reuniones entre las autoridades rusas y la Secretaría

En 2009 tuvieron lugar varias reuniones en Londres y Moscú entre las autoridades rusas, la Secretaría y los expertos del Fondo para facilitar el intercambio de información y seguir el progreso de las reclamaciones.

Reuniones en Moscú y Krasnodar en agosto de 2009

Representantes de la Secretaría y los expertos del Fondo visitaron Moscú y Krasnodar en agosto de 2009, donde celebraron reuniones con el Ministerio de Transportes, Rosprirodnadzor, varias autoridades locales de la zona de Krasnodar y un representante del propietario y el fletador del *Volgoneft 139*.

En la reunión con el Ministerio de Transportes, el representante de ese Ministerio explicó que éste había enviado una solicitud formal al Viceprimer Ministro de la Federación de Rusia en la que le pedía que girara instrucciones al Ministerio de Recursos Naturales para que revisara la reclamación de Rosprirodnadzor contra el Fondo de 1992, a fin de que ésta cumpliera los requisitos de los Convenios de 1992 y para que enmendara la legislación rusa a fin de adaptarla a dichos Convenios. Se facilitó una copia de esta carta a la delegación del Fondo de 1992.

El representante del Ministerio de Transportes recordó que el Gobierno ruso había pagado, a través del Fondo Federal del Ministerio de Emergencias, aproximadamente RUB 48 millones para sufragar los costes de las operaciones de limpieza, y que las autoridades locales habían solicitado fondos adicionales al Gobierno Federal. Se sugirió que el Gobierno ruso presentase una reclamación por las sumas pagadas con cargo al Fondo Federal y que su cuantía sirviera como garantía para cubrir el déficit de seguro. El representante del Ministerio de Transportes manifestó que el Gobierno ruso presentaría documentos para justificar estos pagos a fin de que los expertos del Fondo evaluaran estos costes de acuerdo con los criterios del Fondo.

En la reunión celebrada con Rosprirodnadzor en Moscú se abordó la cuestión de 'Metodika' y se mencionó la carta del Ministro de Transporte al Viceprimer Ministro de la Federación de Rusia. Rosprirodnadzor manifestó que el Viceprimer Ministro se había puesto en contacto con el Ministro de Recursos Naturales. Asimismo declaró que existía un conflicto entre un tratado internacional y la legislación nacional, que Rosprirodnadzor había presentado la reclamación de 'Metodika' únicamente para cumplir con la legislación nacional y no podía retirarla sin autorización previa del Ministerio de Recursos Naturales.

En Krasnodar, el Fondo de 1992 asistió a una serie de reuniones con la dependencia regional de Rosprirodnadzor y autoridades locales que habían presentado reclamaciones por los costes de la respuesta a la contaminación. Durante estas reuniones se explicó a los demandantes la evaluación de sus reclamaciones y se facilitó información al Fondo de 1992 en respuesta a sus preguntas relativas a la evaluación. Los demandantes manifestaron que presentarían más información para sustanciar algunas reclamaciones.

Reuniones en Kiev y Kerch en noviembre de 2009

Representantes de la Secretaría y los expertos del Fondo habían previsto una nueva visita a Moscú, Kavkaz y Kerch en noviembre de 2009. Como no se obtuvieron visados a tiempo para la visita, los representantes del Fondo decidieron aceptar la oferta de un demandante y celebrar la reunión en Kiev.

Como se indicó anteriormente, representantes de la Secretaría y los expertos del Fondo visitaron el Servicio de Tráfico Marítimo (STM) de Kerch donde hicieron una serie de preguntas a los funcionarios del STM sobre la organización de éste en general y las comunicaciones con el *Volgoneft 139* en el momento del siniestro. Los expertos del Fondo examinan la información facilitada.

Se prevé una visita al STM de Kavkaz (Federación de Rusia) para principios de 2010.

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 Nº1* 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 Nº5* 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 en cuatro días. 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 llevar a cabo 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 restantes en los tanques averiados se transfirieron a otros tanques a bordo y a otro buque. Una vez estabilizado, el *Hebei Spirit* continuó hacia la terminal Hyundai Oilbank en el puerto de Daesan (República de Corea), donde se desembarcó la carga.

Poco después del siniestro el Gobierno coreano lo 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), un organismo del gobierno de lucha contra la contaminación.

El *Hebei Spirit* es propiedad de la Hebei Spirit Shipping Company Limited. Está asegurado por Assuranceföreningen Skuld (Gjensidig) (Skuld Club) y es gestionado por V-Ships Limited. La gabarra grúa y los dos remolcadores son propiedad y son explotados por 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 número considerable 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. Un gran número de estas instalaciones de maricultura se vieron afectados por los hidrocarburos al pasar por las estructuras de apoyo, contaminando boyas, cables, redes y el producto. El Gobierno coreano financió las operaciones de desmantelamiento de las instalaciones ostrícolas más 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 aguas bajo la 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.

Hidrocarburos varados tras el siniestro del *Hebei Spirit*

Los Guardacostas coordinaron la lucha contra la contaminación en el mar. Más de 100 buques de los Guardacostas, la Armada y la 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 los buques y luego desde 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 del litoral 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 en tierra en varios lugares a lo largo de la costa occidental de Corea. Participaron también en las operaciones de limpieza lugareños, cadetes del ejército, la Armada y voluntarios de toda Corea. Se empleó un número superior a un millón de días-hombre en los dos primeros meses. Las operaciones de limpieza incluyeron la eliminación manual y mecánica del petróleo denso, y entrañaron el trabajo de un gran número de voluntarios para limpiar las rocas y guijarros con material absorbente.

La remoción de los hidrocarburos densos se concluyó al final de marzo de 2008. La mayor parte de las operaciones de limpieza secundarias, lo que incluye, 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 remotas continuaron hasta octubre de 2008.

Los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992

La República de Corea es Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC) y Estado Miembro del Fondo de 1992, pero no es Estado Miembro del Fondo Complementario.

A consecuencia de ello, como es muy probable que la cuantía total de los daños exceda 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 DEG. La cuantía total disponible para indemnización conforme al CRC de 1992 y al Convenio del Fondo de 1992 es 203 millones DEG.

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 DEG a KRW se hiciese sobre la base del valor de esa moneda frente al DEG en la fecha de adopción del Acta de Decisiones de la 40ª sesión del Comité Ejecutivo, es decir, el 13 de marzo de 2008 a razón de 1 DEG = KRW 1 584,330 dando una cuantía total disponible para la indemnización de KRW 321 618 990 000.

En la misma sesión, el Comité observó que, basándose en una estimación preliminar de los expertos del Fondo, la cuantía total de las pérdidas que resultarían del siniestro del *Hebei Spirit* era probable que 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 se deben por el momento limitar al 60% de los daños reconocidos.

En junio de 2008, el Comité Ejecutivo tomó nota de la nueva información que indicaba que era probable que el alcance de los daños fuese superior a lo estimado inicialmente en marzo de 2008. En aquella sesión, el Comité Ejecutivo decidió que, en vista de la incertidumbre respecto a la cuantía total de reclamaciones potenciales, y en vista de la necesidad de garantizar un tratamiento por igual a todos los demandantes, los pagos efectuados por el Fondo debían limitarse, de momento, al 35% de la cuantía de daños reconocidos.

El Comité Ejecutivo decidió mantener el nivel de pago al 35% de la cuantía de los daños reconocidos y examinar la situación en su próxima sesión, en octubre de 2008, así como en las sesiones de marzo, junio y octubre de 2009.

A octubre de 2009, la estimación más reciente de la cuantía total de las pérdidas ocasionadas por el derrame se sitúa entre KRW 542 000 millones y KRW 577 000 millones.

Medidas del Gobierno coreano

Pagos por dificultades económicas efectuados por el Gobierno coreano

El Gobierno coreano informó al Fondo que se habían efectuado pagos por un total de KRW 117,2 miles de millones a residentes de las zonas afectadas. De esta cuantía, el Gobierno central ha proporcionado KRW 76,8 miles de millones, la provincia de Chungcheongnam KRW 15 miles de millones y donantes privados, KRW 25,4 miles de millones. Las autoridades locales de las provincias afectadas han distribuido los pagos.

Se ha informado en la prensa que en el condado de Taean, una de las zonas más afectadas, un total de 18 757 hogares recibieron pagos de entre KRW 746 862 y KRW 2 916 600.

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

Varias autoridades locales de las provincias afectadas han efectuado pagos por un total de KRW 4 770 millones a demandantes del sector de la limpieza en relación al 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. Varias autoridades locales de las provincias afectadas también han efectuado pagos por un total de KRW 9 569 millones a demandantes del sector de la limpieza por costes similares sufragados durante el periodo de marzo a junio de 2008, correspondientes a las cuantías reclamadas contra el Skuld Club y el Fondo. Una de las autoridades locales ha efectuado pagos por un total de KRW 23,5 millones a demandantes por los costes de mano de obra de la población local sufragados durante el periodo posterior a agosto de 2008. Todas estas autoridades locales han presentado reclamaciones en relación con dichos pagos.

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 la restauración del medio marino respecto del siniestro del *Hebei Spirit* en marzo de 2008. En virtud de las disposiciones de la Ley Especial, el Gobierno coreano quedaba autorizado a efectuar pagos en su totalidad a los demandantes, basándose en las evaluaciones del Skuld Club y del Fondo, dentro de los 14 días siguientes a la fecha en la que presentasen al Gobierno pruebas de la evaluación. Por consiguiente, los demandantes podrían recibir plena indemnización por las pérdidas sufridas a causa del siniestro con base en las evaluaciones de las reclamaciones efectuadas por el Fondo y el Skuld Club. La Ley Especial tuvo efecto a partir del 15 de junio de 2008.

En la misma sesión, el Gobierno coreano le informó también al Fondo que si este último y el Skuld Club pagasen a los demandantes una indemnización sobre una base a prorrata, el Gobierno coreano pagaría el porcentaje restante a los demandantes, de modo que todos los demandantes recibirían el 100% de la evaluación.

En la sesión de octubre de 2009 del Comité Ejecutivo, el Gobierno coreano había efectuado pagos de un total de KRW 29 900 millones a 292 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 daños debidos al siniestro, el Gobierno coreano ha concedido préstamos de un total de KRW 1 330 millones 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 KRW 89 mil millones, pero que era probable que esta cifra aumentase, ya que el Gobierno seguía sufragando gastos para reactivar la economía local, incluidos los trabajos de restauración del medio ambiente y el fomento del gasto del consumidor.

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, que tuvo como resultado el Primer Acuerdo de Cooperación concertado entre el propietario del buque, el Skuld Club, la KMPRC y el MOMAF. Durante las negociaciones, se consultó al Fondo pero este no es parte en el Acuerdo. Se pueden consultar los 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 el 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 DEG. En contrapartida, el Gobierno coreano se comprometió a indemnizar en su totalidad las 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 plena indemnización. Además, el Gobierno coreano se ha comprometido a depositar la cuantía ya pagada por el Skuld Club a los demandantes si el Tribunal de Limitación exigiese un 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. La oficina entró en pleno funcionamiento el 22 de enero de 2008. El centro Hebei Spirit cuenta con un gerente y seis empleados de apoyo.

Reclamaciones de indemnización

Hasta la sesión de octubre de 2009 del Comité Ejecutivo, el Skuld Club y el Fondo habían recibido 7 960 reclamaciones por un total de KRW 1 503 miles de millones en nombre de 51 970 demandantes. Se están registrando otras 30 155 reclamaciones, por un total aproximado de KRW 325 mil millones.

De todas las reclamaciones revisadas por el Skuld Club y el Fondo, se han aprobado 929 por KRW 77 171 millones y se han rechazado 978. El Skuld Club ha efectuado pagos provisionales por un total de KRW 65 926 millones (£36,4 millones) respecto a 740 reclamaciones incluyendo pagos al Gobierno coreano por un total de KRW 25 105 millones en relación a 260 reclamaciones indemnizadas en virtud de la Ley Especial. 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.

En la sesión de octubre de 2009 del Comité Ejecutivo, el Fondo había recibido 82 125 reclamaciones, la mayoría de ellas de pescadores a pequeña escala damnificados por el derrame de petróleo. Estos demandantes están representados por cooperativas o comités de pesca. En siniestros anteriores ocurridos en la República de Corea, las cooperativas o los comités de pesca presentaban las reclamaciones en nombre de sus miembros, y el Fondo registraba y evaluaba las pérdidas colectivas de cada cooperativa o comité, los cuales posteriormente distribuían las indemnizaciones entre sus miembros.

Sin embargo, las prácticas utilizadas en siniestros anteriores en la República de Corea no pueden aplicarse al siniestro del *Hebei Spirit* debido a la Ley Especial, que concede a todo demandante que ha presentado una reclamación de indemnización pero que no ha recibido una oferta de indemnización en un plazo de seis meses a partir de la fecha de la presentación de la reclamación, el derecho a recibir un préstamo del Gobierno coreano.

Para cumplir con la legislación coreana, el Fondo tiene que registrar los nombres y los datos de cada pescador que sea miembro de una cooperativa o comité. Por consiguiente, el Fondo tiene que proyectar de nuevo el Sistema de gestión de reclamaciones basado en la web (WCMS) para poder registrar cada reclamación por separado y, al mismo tiempo, evaluar las pérdidas de las cooperativas o comités como grupos individuales.

Categoría de la reclamación	Número de reclamaciones	Cuantía reclamada (millones de KRW)	Reclamaciones evaluadas > 0	Cuantía evaluada (millones de KRW)	Reclamaciones pagadas	Cuantía pagada (millones de KRW)	Reclamaciones rechazadas
Limpieza y medidas preventivas	251	193 053	162	60 829	117	50 889	6
Daños materiales	18	2 819	8	349	5	301	1
Pesquerías y maricultura	1 244	684 807	141	9 929	131	8 365	42
Turismo y otros daños económicos	6 446	620 126	618	6 064	487	6 371	929
Daños ambientales	1	2 195	-	-	-	-	-
Total	**7 960**	**1 503 000**	**929**	**77 171**	**740**	**65 926 (£36,4 millones)**	**978**

Restricciones de pesca

A raíz del siniestro, el Gobierno coreano promulgó una serie de restricciones de pesca. Las restricciones comenzaron a levantarse en algunas zonas en abril de 2008. Las últimas restricciones se levantaron en septiembre de 2008. Los pormenores del proceso seguido por el Gobierno coreano para levantar las restricciones de pesca figuran en el documento IOPC/OCT09/3/8/1, párrafo 2.3.

El examen de los datos facilitados por el Gobierno coreano respecto a la base sobre la que se impusieron y levantaron las restricciones de pesca indicó que, en la opinión de la Secretaría, y con la base de la información científica y técnica disponible, todas las pesquerías deberían haber reanudado sus actividades antes de la fecha en que se levantaron las restricciones de pesca.

En junio de 2009, el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 decidió que la evaluación de las reclamaciones del sector de la pesca debía basarse en la información científica concluyente de la que dispone el Fondo. Por consiguiente, las pérdidas sufridas por los pescadores a partir de determinado momento en que el Gobierno coreano podría razonablemente haber tenido la oportunidad de levantar las restricciones no deberían ser consideradas resultado de la contaminación causada por el siniestro y, en principio, no deberían ser consideradas admisibles para indemnización. El Skuld Club y el Fondo están evaluando las reclamaciones de los pescadores afectados por las restricciones de la pesca de acuerdo con la decisión del Comité Ejecutivo.

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 la decisión dictada en septiembre de 2008 por el Tribunal de Incheon, este 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 en parte responsables 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 hallados también responsables en parte del abordaje entre la gabarra grúa y el *Hebei Spirit*.

Investigación en China (Región Administrativa Especial de Hong Kong) (China (RAE de Hong Kong))

La administración del Estado de abanderamiento del buque en China (RAE de Hong Kong), ha iniciado también investigaciones sobre la causa del siniestro. Todavía no se ha publicado el resultado de la investigación.

Procesos judiciales

Procesos penales

En enero de 2008, la Fiscalía de la sección 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 en la que i) el capitán de uno de los remolcadores fue condenado a tres años de prisión y una multa de KRW 2 millones; 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 KRW 30 millones; 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.

En diciembre de 2008, el Tribunal de lo 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 de 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 KRW 30 millones y el capitán y el primer oficial del *Hebei Spirit* fueron detenidos.

En abril de 2009, el Tribunal Supremo coreano invalidó la decisión del Tribunal de Apelación de encarcelar a los miembros de la tripulación del *Hebei Spirit*, y les permitió abandonar la República de Corea. Sin embargo, el Tribunal Supremo mantuvo la decisión de encarcelar a los capitanes de uno de los remolcadores y de la gabarra grúa, y confirmó las multas impuestas por el Tribunal de Apelación.

En junio de 2009, el capitán y el primer oficial del *Hebei Spirit* fueron liberados de prisión y dejaron la República de Corea.

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 la sección 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 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. Sin embargo, el Tribunal decidió no otorgar la petición y darles tiempo a las víctimas del derrame de hidrocarburos para registrar sus reclamaciones.

En febrero de 2009, el Tribunal de Limitación dictó una orden para comenzar el procedimiento de limitación. Según la Orden de Limitación, las personas que tienen reclamaciones contra los propietarios del *Hebei Spirit* debían registrar sus reclamaciones a más tardar el 8 de mayo de 2009, de lo contrario los demandantes perderían sus derechos contra el fondo de limitación. Asimismo, en febrero de 2009, varios demandantes apelaron ante el Tribunal de Apelación de Daejeon contra la decisión del Tribunal de Limitación de comenzar el procedimiento de limitación. En julio de 2009 se desestimó esa apelación. Varios demandantes apelaron al Tribunal Supremo. La apelación aun está pendiente.

Al Tribunal de limitación se presentaron 126 316 reclamaciones por un total de KRW 3 597 miles de millones. Este Tribunal indicó que no aceptaría más reclamaciones. No obstante, los demandantes aún tendrían tiempo de modificar la cuantía de sus reclamaciones hasta que el Tribunal de Limitación finalizara la evaluación de las reclamaciones.

El Tribunal de Limitación celebró una primera audiencia en junio de 2009 a la cual asistieron abogados coreanos actuando en nombre del Skuld Club, el Fondo y de varios demandantes. Las partes presentes convinieron en que el Administrador Judicial revisara las evaluaciones de los expertos contratados por el Skuld Club y el Fondo así como las evaluaciones de los expertos contratados por los demandantes, en lugar de designar a peritos judiciales.

En agosto de 2009, el Tribunal de Limitación indicó su intención de supervisar periódicamente la marcha del registro y evaluación de las reclamaciones y fijar la fecha de su siguiente audiencia cuando el proceso de evaluación de reclamaciones se encontrase en una etapa más avanzada.

El Fondo de 1992, por medio de sus abogados coreanos, se encarga de seguir la evolución de los procedimientos de limitación.

Procedimiento de limitación del fletador a casco desnudo de los dos remolcadores y de la gabarra grúa

En diciembre de 2008, el fletador a casco desnudo de los dos remolcadores y de la gabarra grúa, Samsung Heavy Industries (SHI), presentó una petición solicitando al Tribunal de Distrito Central de Seúl que dictase una orden para otorgar el derecho a limitar su responsabilidad en la cuantía de 2,2 millones DEG.

En marzo de 2009, el Tribunal de Limitación dictó una orden para comenzar el procedimiento de limitación. El Tribunal decidió conceder a SHI el derecho a limitar su responsabilidad y establecer el fondo de limitación en KRW 5 600 millones (£2,9 millones) incluyendo los intereses legales. SHI depositó esta cuantía en el Tribunal. Asimismo, el Tribunal de Limitación decidió que las reclamaciones contra el fondo de limitación debían registrarse en el Tribunal antes del 19 de junio de 2009.

En junio de 2009, varios demandantes apelaron ante el Tribunal de Apelación de Seúl contra la decisión del Tribunal de Limitación de conceder al fletador del buque a casco desnudo el derecho a limitar su responsabilidad. El Tribunal de Apelación de Seúl aún no se ha pronunciado al respecto.

Reclamaciones de los intereses conexos a las pesquerías

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 perito 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 asegurar la protección de los intereses del Fondo.

En enero y abril de 2008 respectivamente, los Tribunales de Seosan y Hongsung 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 peritos judiciales encargados de evaluar los daños derivados del siniestro del *Hebei Spirit*. Los Tribunales ordenaron que todo material que, los peritos 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 evaluar 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 dicha 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 declaró 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.

En marzo de 2009, el Tribunal de Apelación de Seúl desestimó la apelación y confirmó la decisión del Tribunal de Distrito Central de Seúl. En abril de 2009, los demandantes apelaron contra esta decisión ante el Tribunal Supremo de Corea.

En julio de 2009, el Tribunal Supremo de Corea desestimó esta apelación. Su fallo es definitivo.

Acción de recurso contra Samsung C&T Corporation (Samsung C&T) y SHI

En enero de 2009, los propietarios y aseguradores del *Hebei Spirit* incoaron acción de recurso contra Samsung C&T y SHI, el propietario y armador/fletador a casco desnudo de los dos remolcadores, el buque ancla y la gabarra grúa, en el Tribunal de Ningbo en la República Popular de China combinada con un embargo de las acciones de SHI en los astilleros de China como garantía.

En enero de 2009, el Director decidió que con el fin de proteger los intereses del Fondo de 1992, el Fondo también debería incoar una acción de recurso contra Samsung C&T y SHI en el Tribunal de Ningbo, en la República Popular de China, combinada con un embargo de las acciones de SHI en los astilleros de China como garantía.

En enero de 2009, el Tribunal Marítimo de Ningbo aceptó las dos acciones de recurso presentadas por el propietario/Skuld Club y el Fondo de 1992. La cuantía total reclamada en cada acción es de RMB 1 367 millones o US$200 millones. El Tribunal aceptó además las dos solicitudes correspondientes de embargo de las acciones de SHI en los astilleros y emitió las órdenes respectivas.

En relación con el embargo de las acciones de SHI, el Fondo dispuso del depósito de la contragarantía requerida correspondiente al 10% de la cuantía reclamada o US$20 millones (£12,3 millones) por medio del Skuld Club.

En la sesión de marzo de 2009, el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 respaldó la decisión tomada por el Director en enero de 2009 de incoar una acción de recurso contra Samsung C&T y SHI ante el Tribunal Marítimo de Ningbo de China, al mismo tiempo que el propietario y el asegurador del *Hebei Spirit*. El Comité decidió también que el Fondo debía continuar con la acción de recurso.

En septiembre de 2009, se iniciaron los procedimientos de Samsung C&T y SHI, aunque ambos han presentado solicitudes objetando la jurisdicción del Tribunal de Ningbo y, en el caso de SHI, objetando el embargo. En nombre del Fondo de 1992 se han presentado alegatos en respuesta a las solicitudes y se espera que la decisión del Tribunal de Ningbo respecto a todas las solicitudes esté lista en breve.

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 del Chubut, Argentina, y notificaron una mancha que cubría unos 14 km^2 y que se calcula contenía entre 50 y 200 toneladas de petróleo crudo. 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 del litoral bajo la supervisión del gobierno provincial.

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

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

Repercusiones del derrame

Se informó que murieron 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 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. No obstante, el sector de la pesca ha sufrido pérdidas económicas.

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 el litoral 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 por hidrocarburos y supuso, entre otras cosas, la remoción de parte del sustrato de la playa contaminada. Técnicos ambientalistas locales desaconsejaron esta medida, por lo que después se utilizaron métodos de limpieza menos intrusivos.

Se recogieron aproximadamente 160 m^3 de agua oleosa y 900 m^3 de residuos oleosos durante las operaciones de limpieza.

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 DEG.

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 la causa del siniestro poco después del derrame. Las autoridades marítimas inspeccionaron el *Presidente Illia* en Caleta Córdova y en Campana, el puerto de descarga. Estas inspecciones 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 tierra 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 varios buques presentes en la zona pero ninguno fue retenido.

Hidrocarburos en la playa en Caleta Córdova, Argentina

Procedimientos judiciales

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

Tras una orden judicial, el *Presidente Illia* fue retenido en Campana en enero de 2008. El buque estuvo retenido en relación con la investigación sobre la causa del siniestro hasta marzo de 2009. Una inspección del buque reveló una fuga en el conducto de lastre al pasar por el tanque de carga central Nº1. 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, en la que 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 estaba cargando penetró el sistema de lastre debido a un fallo en el conducto de lastre, y posteriormente se derramó emulsificada con agua durante el deslastrado.

Las conclusiones del Tribunal se sustentaban en análisis químicos que muestran que se hallaron restos de hidrocarburos en las tuberías de lastrado y en la bomba de lastre segregado del *Presidente Illia* y que estos restos coinciden con el tipo de crudo Escalante que se cargó 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 el goteo 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 indica que, supuestamente 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 han apelado.

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 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, por tanto, cuestionan la validez del análisis efectuado por el laboratorio designado por el Tribunal.

Tramitación de las reclamaciones

En abril de 2009, los representantes del propietario del buque, el West of England Club y el Fondo de 1992 se reunieron en Buenos Aires con sus abogados y expertos. Se acordó que habría tres expertos comunes para cooperar en el proceso de tramitación de las reclamaciones, y que uno de los expertos también actuaría como coordinador de dicho proceso.

El Fondo, junto con los expertos y el abogado, también visitaron la zona afectada por el derrame. Durante la visita, tuvieron lugar reuniones con un representante de la Provincia del Chubut, pequeños grupos de pescadores de Caleta Córdova y un representante del Municipio de Comodoro Rivadavia, quien señaló que sería probable que el Municipio hiciera una reclamación por los costes realizados tras el siniestro, en relación con la ayuda económica brindada a los pescadores. En estas reuniones se explicó el funcionamiento del régimen de indemnización y se distribuyeron los formularios de reclamaciones a los pescadores.

Entre mayo y septiembre de 2009 se celebraron reuniones entre el experto del Club y del Fondo, que actúa como coordinador, y los demandantes en Caleta Córdova para recabar más información.

Reclamaciones de indemnización

Reclamaciones ante los tribunales

Poco después del derrame, la Provincia del Chubut presentó ante el Tribunal de lo Penal de Comodoro Rivadavia una demanda de embargo por US$50 millones. El Tribunal desestimó la demanda de embargo por motivos de procedimiento.

La Provincia del Chubut también presentó una reclamación de indemnización ante el Tribunal de lo Penal de Comodoro Rivadavia por los daños ocasionados por el siniestro, incluidos los daños al medio ambiente. La reclamación aún no ha sido cuantificada. El propietario del buque presentó 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.

Reclamaciones fuera de los tribunales

Se han presentado unas 74 reclamaciones de particulares por un total aproximado de AR$9,7 millones (£1,6 millones), de los cuales 71 trabajan en el sector de la pesca y tres en el del turismo. Gran parte de los demandantes del sector pesquero pescan a pie el pulpo, lapas y mejillones, en tanto que otros pescan en embarcaciones, principalmente el pejerrey, y otra cantidad son compradores y revendedores de pescado. Uno de ellos es el propietario de una planta de elaboración del pescado y cinco son empleados de dicha planta, otros 18 particulares procesan el pescado en sus hogares. Las reclamaciones del sector del turismo provienen de dos trabajadores de una tienda de abastos y un empresario de turismo y pesca deportiva. Estas reclamaciones están siendo evaluadas por los expertos del Club y del Fondo.

Se esperan nuevas reclamaciones.

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 (£23,2 millones) DEG 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 comprendida en el límite de responsabilidad del propietario, en cuyo caso no se pediría al Fondo de 1992 que pague indemnización.

Sin embargo, el propietario 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.

King Darwin

Canadá, 27 de septiembre de 2008

El siniestro

El 27 de septiembre de 2008, el petrolero de las Islas Marshall *King Darwin* (42 010 AB) derramó aproximadamente 64 toneladas de fueloil combustible C en aguas del río Restigouche durante operaciones de descarga en el Puerto de Dalhousie, Nueva Brunswick, Canadá.

Parte del derrame quedó contenido en la cubierta del petrolero, pero una cantidad desconocida de hidrocarburos se derramó en el agua y contaminó el litoral y las estructuras portuarias en las inmediaciones.

Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992

Canadá es Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992) y en el Convenio del Fondo de 1992 (Fondo de 1992). El límite de responsabilidad del propietario del *King Darwin* conforme al CRC de 1992 se estima en 27 863 310 DEG.

El *King Darwin* estaba asegurado por responsabilidad debida a la contaminación por la Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Limited (Steamship Mutual).

Operaciones de limpieza

Se realizaron operaciones iniciales de lucha contra la contaminación debida a hidrocarburos por parte de la terminal. Las operaciones incluyeron la contención de los hidrocarburos en la zona portuaria mediante el uso de barreras flotantes sólidas y paja para absorber los hidrocarburos. Los propietarios del *King Darwin* emplearon a un contratista particular de limpieza para que realizara operaciones de limpieza en el litoral, las defensas contra hielos, el revestimiento exterior y las estructuras portuarias. La mayor parte de las operaciones de limpieza concluyeron el 5 octubre de 2008.

La zona final para limpiar se relacionaba con la zona del muelle más cercana donde el *King Darwin* estaba atracado, que también fue contaminada tras el derrame. Las autoridades canadienses consideraron que el único nivel aceptable de limpieza de la zona era devolverla al estado en que no se observasen irisaciones emanando del muelle, a fin de proteger a las aves migratorias que vienen a la zona en primavera. El contratista privado empleado por los propietarios del *King Darwin* realizó la limpieza necesaria del pantalán al nivel ordenado por las autoridades antes de la temporada de invierno. Durante los meses siguientes continuó la vigilancia de derrames de hidrocarburos en la zona tras la temporada de invierno. Las autoridades locales declararon las operaciones de limpieza concluidas en septiembre de 2009.

Reclamaciones de indemnización

Se presentaron dos reclamaciones por los costes de las operaciones de limpieza realizadas. La cuantía total pagada por la Steamship Mutual por estas dos reclamaciones fue US$1 332 488, bien comprendida dentro de la cuantía de limitación.

Una reclamación fue presentada por las autoridades portuarias por gastos adicionales. Pero del análisis de la documentación de apoyo facilitada, parecía, sin embargo, que los gastos eran una duplicación de los costes ya presentados o pagados por la limpieza o por gastos no relacionados con el siniestro. Por ello la reclamación fue cuestionada por la Steamship Mutual.

Una compañía de dragado que operaba en el Puerto de Dalhousie en el momento del siniestro, presentó una reclamación por pérdidas, alegando que la compañía había tenido que interrumpir sus trabajos mientras se realizaba la limpieza en el dique. No obstante, sobre la base de la documentación de apoyo facilitada, parecía que los trabajos contratados finalizaron dentro del calendario previsto, que la compañía no había incurrido en ninguna sanción conforme a los términos del contrato y que no se comprobó ninguna otra pérdida. La Steamship Mutual pidió más información, que no fue facilitada.

No se esperan nuevas reclamaciones.

Acciones judiciales

El *King Darwin* fue embargado en septiembre de 2009 en conexión con la reclamación de la compañía de dragado. Se levantó el embargo del buque contra presentación de garantía bancaria por el propietario del buque.

En septiembre de 2009, la compañía de dragado presentó además una acción en el Tribunal Federal de Halifax, Nueva Escocia, contra los propietarios del *King Darwin*, la Steamship Mutual, el Fondo Canadiense de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos procedentes de los buques y el Fondo de 1992, reclamando daños materiales debidos a la contaminación del equipo causados por el derrame de hidrocarburos y pérdidas consecuentes de un total de Can$143 417.

El Fondo de 1992 ha nombrado a un abogado en Canadá y ha presentado una contestación de la demanda. El Tribunal Federal de Halifax aún no ha fijado la fecha de la audiencia.

Consideraciones del Director

Se informó al Fondo de 1992 de este derrame en noviembre de 2009 cuando se le notificó la acción presentada por la compañía de dragado. A partir de la información de que dispone el Fondo de 1992 parece que se trata de un pequeño derrame operacional, que quedó bien contenido en el Puerto de Dalhousie y los daños causados parecen estar bien comprendidos en el límite del CRC de 1992. Por consiguiente es poco probable que el Fondo de 1992 tenga que pagar indemnización.

Fondo de 1992: Resumen de Siniestros

	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	Causa del siniestro
1	Siniestro en Alemania	20.06.1996	Costa del Mar del Norte, Alemania	Desconocido	Desconocido	Desconocido	Desconocida
2	*Nakhodka*	02.01.1997	Isla de Oki, Japón	Federación de Rusia	13 159	1 588 000 DEG	Rotura
3	*Osung N°3*	03.04.1997	Tunggado, República de Corea	República de Corea	786	104 500 DEG	Encalladura
4	Siniestro en el Reino Unido	28.09.1997	Essex, Reino Unido	Desconocido	Desconocido	Desconocido	Desconocida
5	*Santa Anna*	01.01.1998	Devon, Reino Unido	Panamá	17 134	10 196 280 DEG	Encalladura
6	*Milad I*	05.03.1998	Bahrein	Belice	801	No se dispone de cifras	Avería de casco
7	*Mary Anne*	22.07.1999	Filipinas	Filipinas	465	3 000 000 DEG	Hundimiento
8	*Dolly*	05.11.1999	Martinica	República Dominicana	289	3 000 000 DEG	Hundimiento
9	*Erika*	12.12.1999	Bretaña, Francia	Malta	19 666	€12 843 484	Rotura

Cantidad estimada de hidrocarburos derramados (toneladas)	Tipos de reclamaciones pagadas por el asegurador y/o el Fondo de 1992	Indemnización pagada por el Fondo de 1992 hasta el 31.12.2009 (libras esterlinas)	Notas
Desconocida	Limpieza y medidas preventivas	961 364	A consecuencia del acuerdo de transacciones extrajudiciales el propietario del buque y el asegurador pagaron 20% y el Fondo de 1992 pagó 80% de la cuantía de evaluación final.
6 200	Limpieza y medidas preventivas Relacionadas con la pesca Relacionadas con el turismo Calzada	61 136 355	Se llegó a un acuerdo de liquidación global entre el propietario del buque/asegurador y los FIDAC, 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.
Desconocida	Limpieza y medidas preventivas Operación de retirada de hidrocarburos Relacionadas con la pesca	Cero	El Fondo de 1992 pagó ¥340 millones a los demandantes. Esta cuantía fue reembolsada posteriormente por el Fondo de 1971.
Desconocida	Limpieza y medidas preventivas	Cero	No se dio curso a la reclamación.
280	Limpieza y medidas preventivas	Cero	Reclamación pagada por el asegurador del propietario del buque
0	Medidas preventivas previas al derrame	35 145	
Desconocida	Limpieza y medidas preventivas	Cero	Reclamación pagada por el asegurador del propietario del buque
Desconocida	Limpieza y medidas preventivas	1 029 174	El Fondo de 1992 efectuó el pago íntegro de €1 457 753 al Gobierno francés de todas las pérdidas resultantes del siniestro.
19 800	Limpieza y medidas preventivas Relacionadas con la pesca Daños materiales Relacionadas con el turismo Lucro cesante	77 021 437	Total pagado al Estado francés €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.

	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	Causa del siniestro
10	*Al Jaziah 1*	24.01.2000	Abu Dhabi, Emiratos Árabes Unidos	Honduras	681	3 000 000 DEG	Hundimiento
11	*Slops*	15.06.2000	Pireo, Grecia	Grecia	10 815	8,2 millones DEG (estimación)	Incendio
12	Siniestro en España	05.09.2000	España	Desconocido	Desconocido	Desconocido	Desconocido
13	Siniestro en Suecia	23.09.2000	Suecia	Desconocido	Desconocido	Desconocido	Desconocido
14	*Natuna Sea*	03.10.2000	Indonesia	Panamá	51 095	22 400 000 DEG	Encalladura
15	*Baltic Carrier*	29.03.2001	Dinamarca	Islas Marshall	23 235	DKr118 millones	Abordaje

Cantidad estimada de hidrocarburos derramados (toneladas)	Tipos de reclamaciones pagadas por el asegurador y/o el Fondo de 1992	Indemnización pagada por el Fondo de 1992 hasta el 31.12.2009 (libras esterlinas)	Notas
100 - 200	Limpieza y medidas preventivas	566 166	Los Fondos de 1971 y 1992 entablaron acción de recurso contra el propietario del buque, al que se reclama el reembolso 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.
1 000 - 2 000	Limpieza y medidas preventivas	3 217 421	El Comité Ejecutivo decidió en 2000 que el *Slops* no debería considerarse un 'buque' a efectos de los Convenios de 1992, y que, por tanto, dichos Convenios no se aplicaban a este siniestro. Sin embargo, el Tribunal Supremo griego decidió finalmente que el *Slops* era un 'buque' de acuerdo con la definición que figura en los Convenios de 1992.
Desconocida	Limpieza y medidas preventivas	Cero	Las autoridades españolas han recuperado los costes de la supuesta fuente de contaminación.
Desconocida	Limpieza y medidas preventivas	Cero	El Estado sueco entabló acción judicial contra el propietario del *Alambra*, su asegurador y el Fondo de 1992. A consecuencia del acuerdo de transacciones extrajudiciales entre el Estado y el propietario del buque/asegurador, se retiró la acción judicial contra el Fondo.
7 000	Singapur, Malasia e Indonesia: Limpieza y medidas preventivas Relacionadas con la pesca	Cero	El asegurador del propietario del buque ha pagado todas las reclamaciones.
2 500	Limpieza y medidas preventivas Eliminación de hidrocarburos Pérdidas económicas Relacionadas con la pesca Vigilancia ambiental	Cero	El asegurador del propietario del buque pagó todas las reclamaciones.

	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	Causa del siniestro
16	*Zeinab*	14.04.2001	Emiratos Árabes Unidos	Georgia	2 178	3 000 000 DEG	Hundimiento
17	Siniestro en Guadalupe	30.06.2002	Guadalupe	Desconocido	Desconocido	Desconocido	Desconocida
18	Siniestro en el Reino Unido	29.09.2002	Reino Unido	Desconocido	Desconocido	Desconocido	Desconocida
19	*Prestige*	13.11.2002	España	Bahamas	42 820	€22 777 986	Rotura
20	*Spabunker IV*	21.01.2003	España	España	647	3 000 000 DEG	Hundimiento
21	Siniestro en Bahrein	15.03.2003	Bahrein	Desconocido	Desconocido	Desconocido	Desconocida
22	*Buyang*	22.04.2003	Geoje, República de Corea	República de Corea	187	3 000 000 DEG	Encalladura
23	*Hana*	13.05.2003	Busán, República de Corea	República de Corea	196	3 000 000 DEG	Abordaje

Cantidad estimada de hidrocarburos derramados (toneladas)	Tipos de reclamaciones pagadas por el asegurador y/o el Fondo de 1992	Indemnización pagada por el Fondo de 1992 hasta el 31.12.2009 (libras esterlinas)	Notas
400	Limpieza y medidas preventivas	248 011	Los Fondos de 1971 y 1992 han contribuido cada uno con el 50% de las cuantías abonadas.
Desconocida	Limpieza y medidas preventivas	Cero	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	Limpieza y medidas preventivas	5 949	
63 000	España, Francia: Limpieza y medidas preventivas Daños materiales Maricultura Pesca y marisqueo Relacionadas con el turismo Elaboradores/vendedores de pescado Varios Gobierno español Gobierno francés Portugal: Limpieza y medidas preventivas	82 812 138	El propietario del buque ha depositado la cuantía de limitación (€22 777 986) ante 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.
Desconocida	España: Medidas preventivas y retirada del pecio Limpieza y medidas preventivas Gibraltar: Limpieza y medidas preventivas	Cero	
Desconocida	Limpieza y medidas preventivas Relacionadas con la pesca	667 599	El Fondo de 1992 pagó todas las reclamaciones.
35-40	Limpieza y medidas preventivas Relacionadas con la pesca	Cero	El asegurador del propietario del buque pagó todas las reclamaciones.
34	Limpieza y medidas preventivas Relacionadas con la pesca Daños materiales	Cero	El asegurador del propietario del buque pagó todas las reclamaciones.

	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	Causa del siniestro
24	*Victoriya*	30.08.2003	Syzran, Federación de Rusia	Federación de Rusia	2 003	3 000 000 DEG	Incendio
25	*Duck Yang*	12.09.2003	Busán, República de Corea	República de Corea	149	3 000 000 DEG	Hundimiento
26	*Kyung Won*	12.09.2003	Namhae, República de Corea	República de Corea	144	3 000 000 DEG	Encalladura
27	*Jeong Yang*	23.12.2003	Yeosu, República de Corea	República de Corea	4 061	4 510 000 DEG	Abordaje
28	*N°11 Hae Woon*	22.07.2004	Geoje, República de Corea	República de Corea	110	4 510 000 DEG	Abordaje
29	*N°7 Kwang Min*	24.11.2005	Busán, República de Corea	República de Corea	161	4 510 000 DEG	Abordaje
30	*Solar 1*	11.08.2006	Estrecho de Guimaras, Filipinas	Filipinas	998	4 510 000 DEG	Hundimiento
31	*Shosei Maru*	28.11.2006	Mar Interior de Seto, Japón	Japón	153	4 510 000 DEG	Abordaje
32	*Volgoneft 139*	11.11.2007	Estrecho de Kerch, entre la Federación de Rusia y Ucrania	Federación de Rusia	3 463	4 510 000 DEG	Rotura

Cantidad estimada de hidrocarburos derramados (toneladas)	Tipos de reclamaciones pagadas por el asegurador y/o el Fondo de 1992	Indemnización pagada por el Fondo de 1992 hasta el 31.12.2009 (libras esterlinas)	Notas
Desconocida	Limpieza y medidas preventivas	Cero	Ya que la cuantía total reclamada está muy por debajo de la cuantía de limitación aplicable al *Victoriya*, el Fondo de 1992 no tendrá que efectuar pagos de indemnización.
300	Limpieza y medidas preventivas Pérdidas económicas	Cero	El asegurador del propietario del buque pagó todas las reclamaciones.
100	Limpieza y medidas preventivas Relacionadas con la pesca	1 567 229	
700	Limpieza y medidas preventivas Relacionadas con la pesca Pérdidas económicas Estudios posteriores al derrame	Cero	El asegurador del propietario del buque pagó todas las reclamaciones.
12	Limpieza y medidas preventivas	Cero	El asegurador del propietario del buque pagó todas las reclamaciones.
37	Limpieza y medidas preventivas Relacionadas con la pesca Relacionadas con el turismo	1 164 982	El Fondo de 1992 ha entablado acción de recurso contra el buque pesquero que abordó al buque tanque.
2 100	Limpieza y medidas preventivas Daños materiales Relacionadas con la pesca Relacionadas con el turismo	6 473 825	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 DEG (£21,3 millones).
60	Limpieza y medidas preventivas Relacionadas con la pesca Daño materiales	754 823	En 2009, el propietario del buque, el Fondo de 1992 y los intereses del buque que abordó lograron un acuerdo transaccional, y el Fondo recibió ¥74 553 897 (£494 063) del buque que abordó.
1 200-2 000	Limpieza y medidas preventivas Relacionadas con la pesca Relacionadas con el turismo Daños ambientales y restauración	Cero	

	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	Causa del siniestro
33	*Hebei Spirit*	07.12.2007	A la altura de Taean, República de Corea	China (Región Administrativa Especial de Hong Kong)	146 848	89 770 000 DEG	Abordaje
34	Siniestro en Argentina *(Presidente Illia)*	26.12.2007	Caleta Córdova, Argentina	Argentina	35 995	24 067 845 DEG	Desconocida
35	*King Darwin*	27.09.2008	Puerto de Dalhousie, Nueva Brunswick	Canadá	42 010	27 863 310 DEG	Descarga

Cantidad estimada de hidrocarburos derramados (toneladas)	Tipos de reclamaciones pagadas por el asegurador y/o el Fondo de 1992	Indemnización pagada por el Fondo de 1992 hasta el 31.12.2009 (libras esterlinas)	Notas
10 900	Limpieza y medidas preventivas Relacionadas con la pesca Relacionadas con el turismo Daños materiales Daños ambientales	Cero	Se han presentado reclamaciones por un total de Won 1 503 000 millones en nombre de 51 970 demandantes. Se están registrando otras 30 155 reclamaciones, por un total aproximado de Won 325 000 millones. Se esperan más reclamaciones. El asegurador ha pagado hasta ahora Won 65 926 millones (£36,4 millones) en indemnización y el Fondo de 1992 comenzará a pagar tan pronto como se haya alcanzado el límite del CRC.
50-200	Limpieza y medidas preventivas Daños ambientales	Cero	El propietario y su asegurador impugnan la responsabilidad y alegan que los hidrocarburos que impactaron la costa deben haber procedido de otra fuente.
64	Limpieza y medidas preventivas Daños materiales	Cero	

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. 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 una 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 Armada 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 una 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 contestación 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 consuetudinario.

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.

No ha habido novedades respecto a este caso en 2009.

Sorbentes manchados de hidrocarburos en la orilla rocosa en las Islas Vírgenes, tras el siniestro del *Vistabella*

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 millones ante los juzgados de lo penal y lo civil. Gran número de reclamaciones fueron objeto de transacciones extrajudiciales pero muchos demandantes dieron curso a sus reclamaciones en el juzgado.

Procesos penales

Se inició un proceso penal en el Juzgado de lo Penal de Primera Instancia de La Coruña contra el capitán del *Aegean Sea* y el práctico encargado de la entrada del buque en el puerto de La Coruña. El Juzgado examinó no solamente los aspectos penales del caso sino también las reclamaciones de indemnización que se habían presentado en el proceso penal contra el propietario del buque, el capitán, 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 la 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. 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 del Fondo de 1971 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 las acciones 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-Ley autorizando al Ministro de Hacienda a firmar en nombre del Gobierno español un acuerdo entre España, el propietario del buque, el UK Club y el Fondo de 1971. El Decreto autorizaba asimismo al Gobierno español a efectuar 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. 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 condenase 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.

Operaciones de extracción de hidrocarburos tras el siniestro del *Aegean Sea*, La Coruña, España

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. 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 ya que el Fondo de 1971 no estaba obligado a indemnizar a esos demandantes puesto 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-Ley.

Sentencias del Tribunal de Primera Instancia

En octubre y diciembre de 2005, el Tribunal dictó sentencias respecto a tres reclamaciones, a saber 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-Ley no exoneraba al Fondo de 1971 de la responsabilidad respecto a 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 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 argumentos de procedimiento presentados 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 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 siguiente cuadro se resume la situación respecto a las reclamaciones en los juzgados.

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**	**€250 221**

Tribunal Supremo

El pescador, el elaborador de pescado y el propietario de un buque pesquero solicitaron autorización para apelar ante el Tribunal Supremo, pero en julio de 2009 el Tribunal desestimó la apelación en los tres casos. Por consiguiente, las sentencias del Tribunal de Apelación son definitivas.

Novedades relacionadas con los procedimientos penales

Otros cinco demandantes no lograron un acuerdo con el Gobierno español y presentaron sus reclamaciones ante 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 más intereses.

No ha habido novedades relacionadas con los procedimientos penales en 2009.

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.

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), lo que resultó en el derrame de 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, también interrumpió el plazo de prescripción entablando acción judicial contra el Fondo de 1971. Han prescrito todas las demás reclamaciones con relación al Fondo.

Procedimientos 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 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, más Drs 378 millones o €1,1 millones por concepto de indemnización de 'daños morales'.

En marzo de 1994, el Tribunal designó un liquidador para examinar las reclamaciones en el proceso de limitación. El liquidador presentó su informe al Tribunal en marzo de 2006, en el cual el liquidador evaluó las 527 reclamaciones en €2 125 755, 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 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 dicha decisión.

El Fondo de 1971, siguiendo la asesoría recibida de su abogado griego, se ha unido a la apelación. Se espera que la próxima audiencia tenga lugar en 2010.

Operación de limpieza después de que el petrolero *Iliad* quedase varado frente a la isla de Sfaktiria, Grecia

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, se vieron afectadas siete piscifactorías, y los cascos de embarcaciones de recreo y los 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 mediante una garantía bancaria.

Reclamaciones de indemnización

Se han resuelto la mayoría de las reclamaciones. Sin embargo, tres reclamaciones, las del Estado griego, de una piscifactoría y del propietario de un lugar de veraneo junto al mar, no se han resuelto todavía. 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 jurídico 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 refirió estas reclamaciones de vuelta al Tribunal de Apelación para volver a escuchar las causas de las cuestiones de fondo y tratar la cuestión de la cuantía.

Tuvo lugar una vista en el Tribunal de Apelación en marzo de 2008. El Tribunal de Apelación dictó sus sentencias en diciembre de 2008 y redujo las indemnizaciones iniciales concedidas a los demandantes. Estas sentencias ahora ya son definitivas.

La cuantía total concedida a todos los demandantes por este siniestro no supera el fondo de limitación establecido con arreglo al Convenio de Responsabilidad Civil de 1969. Por consiguiente, el Fondo de 1971 no tendrá que asumir responsabilidad alguna por este siniestro.

El Fondo de 1971 ha decidido suspender el seguimiento del procedimiento. El caso se ha cerrado.

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, embarrancó 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 ocurrió realmente 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 una 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, puesto que dicho Tribunal estaba considerando una solicitud de 'avocamiento'[<11>]. 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 una 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,

[<11>] 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.

como habían pasado más de cuatro años y medio desde 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 una 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. El capitán ha presentado alegatos al Tribunal de lo Penal de Primera Instancia en los que ha argumentado que el Tribunal no tiene jurisdicción y que el caso se debe transferir al Tribunal Marítimo de Caracas.

En marzo de 2009, el Tribunal de lo Penal de Primera Instancia dictó una decisión en la que desestimaba el recurso de falta de jurisdicción. Esta decisión fue notificada al capitán, pero no al propietario del buque, a su asegurador ni al Fondo de 1971. En dicha decisión, el Tribunal fija el inicio de la presentación de conclusiones.

En sus alegatos presentados, el Fondo de 1971 argumentaba que al no haber sido notificado de la decisión, el Tribunal le había denegado el derecho de defensa. En sus alegatos, el Fondo asimismo presenta las siguientes conclusiones:

- Las reclamaciones de la República de Venezuela respecto al Fondo de 1971 han prescrito.
- Todas las reclamaciones admisibles por daños ocasionados por la contaminación ya han sido indemnizadas por el Club y el Fondo.
- La reclamación de la República de Venezuela no es admisible en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 y el Convenio del Fondo de 1971, y no se han demostrado los presuntos daños.

El Tribunal todavía no ha adoptado su decisión.

Reclamaciones de indemnización en los tribunales

Existen 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 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 ante el Tribunal de lo Civil de Caracas por US$60 250 396. 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.

Demandante	Categoría	Cuantía reclamada US$	Tribunal	Postura del Fondo
República de Venezuela	Daños ambientales	60 250 396	Tribunal de lo Penal	Prescripción
República de Venezuela	Daños ambientales	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**		

El Consejo Administrativo observó 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 estas acciones, y aunque el Fondo intervino en el proceso incoado ante el Tribunal de lo Penal de Cabimas, las acciones no podían haber dado lugar a una sentencia contra el Fondo. Como se indica anteriormente, 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 iniciarse 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 en contra del 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 del Fondo de 1971 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 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 ante el Tribunal Supremo. El Tribunal Supremo actuaría en este caso como Tribunal de Primera y Última Instancia. En julio de 2003, el Consejo Administrativo del Fondo de 1971 observó 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.

Nivel de pagos

En agosto de 2004, el Director incrementó el nivel de pagos respecto a este siniestro al 100%. Se hace referencia al Informe Anual de 2008, (páginas 63 y 64).

Reclamaciones acordadas

Las reclamaciones acordadas se resumen en el siguiente cuadro. Todas las reclamaciones acordadas se han pagado íntegramente.

Demandante	Categoría	Cuantía acordada Bs	Cuantía acordada US$
Petróleos de Venezuela SA (PDVSA)	Limpieza		8 364 223
ICLAM [12]	Medidas preventivas	70 675 468	
Pescadores y elaboradores de camarones	Lucro cesante		16 033 389
Otras reclamaciones[13]	Daños materiales y lucro cesante	289 000 000	
Total		**359 675 468 (£81 900)**	**24 397 612 (£12,6 millones)**

[12] Instituto para el Control y la Conservación de la Cuenca del Lago de Maracaibo.

[13] 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.

Intentos de resolver las cuestiones pendientes

En la sesión del Consejo Administrativo del Fondo de 1971 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.

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 actual 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 si 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, Procuraduría General y el Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos, y el Fiscal General del Estado. En la reunión, los participantes expresaron el deseo de resolver las cuestiones pendientes sin llevar las reclamaciones a los tribunales.

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 retrasaría 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 posibilidad de alcanzar un 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 surgiesen.

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 Fiscal General, la Procuraduría General y el Ministerio del Medio Ambiente, para examinar si se podía hallar una solución.

Operación de limpieza después de que el *Nissos Amorgos* encallase en el Canal de Maracaibo, Venezuela

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.

No ha habido novedades desde diciembre de 2008.

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 unas 3,2 toneladas.

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 el 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 deslastrado, 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 atracado en el momento del derrame, ni en los pantalanes 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 conocen casos de recursos pesqueros u otros recursos económicos que se hubiesen contaminado o se hubiesen visto afectados.

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.

Reclamaciones de FETRAPESCA

Procesos penales

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, es decir un total de US$17 millones. La reclamación era por supuestos daños a embarcaciones pesqueras y redes y por lucro cesante. No ha habido novedades sobre esta reclamación.

Procesos civiles

En junio de 1997, FETRAPESCA presentó también una demanda contra el propietario del buque y el capitán del *Plate Princess* ante el Tribunal de lo Civil de Caracas por una cantidad estimada en US$10 millones. La reclamación es por el lucro cesante de pescadores a consecuencia del derrame.

En diciembre de 2006, la demanda en el Tribunal de lo Civil de Caracas por parte de FETRAPESCA fue transferida al Tribunal Marítimo de Caracas.

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.

En sentencia dictada en febrero de 2009, el Tribunal admitió la reclamación de FETRAPESCA y ordenó el pago de los daños sufridos por el reclamante, los cuales debían ser cuantificados por un perito judicial. La sentencia no ha sido notificada formalmente al Fondo.

Reclamación del Sindicato Único de Pescadores de Puerto Miranda

Tribunal de lo Civil de Caracas

En junio de 1997, otro sindicato de pescadores, el Sindicato Único de Pescadores de Puerto Miranda (Sindicato 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 más costas.

En diciembre de 2006, la demanda en el Tribunal de lo Civil de Caracas del Sindicato de Miranda fue transferida al Tribunal Marítimo de Caracas.

Tribunal Marítimo de Primera Instancia de Caracas

En abril de 2008, el Sindicato 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, 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 seis meses. El Tribunal Marítimo de Caracas aceptó la demanda enmendada. El Fondo solicitó las copias de los documentos en apoyo de la reclamación presentada por los reclamantes.

En julio de 2008, el Fondo de 1971, si bien no había recibido copias de los documentos justificativos y para cumplir con el requisito de tiempo en virtud del derecho procesal venezolano, presentó alegatos manifestando que la reclamación había prescrito porque el Fondo de 1971:

- no había sido notificado sobre la acción contra el propietario del buque dentro de un plazo de tres años contados a partir de la fecha en que se haya producido el daño, 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 había sido nombrado como demandado en una acción dentro del plazo de seis años desde la fecha del suceso, 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. Sin embargo, la documentación asciende a miles de páginas, y copiarla rebasaría 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 reclamantes no habían demostrado que los daños que sufrieron los pescadores hubieran sido causados por el derrame del *Plate Princess*;
- la cantidad de hidrocarburos derramados era tan pequeña que no podía explicar los supuestos extensos daños;
- 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, habían sido falsificados y hechos 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 de cinco días desde la fecha de la presentación de la defensa a la reclamación y una vez que se habían enmendado y decidido los asuntos preliminares, como lo facilitó el derecho venezolano. El plazo previsto expiró en junio de 2008. El Fondo de 1971 apeló contra esta decisión dado 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.

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 hasta enero de 2009.

El Tribunal dictó su decisión en febrero de 2009. En su decisión, el Tribunal aceptó la reclamación del Sindicato Miranda y ordenó al Fondo de 1971 el pago de los daños sufridos por el reclamante, que debería cuantificar un perito judicial, así como de intereses desde la fecha del siniestro hasta la fecha de ejecución de la sentencia. En su decisión, el Tribunal igualmente rechazó las acusaciones de fraude presentadas por el Fondo.

El capitán, el propietario del buque y el Fondo de 1971 recurrieron la sentencia. Asimismo, el capitán presentó alegatos aludiendo desorden judicial.

Tribunal Marítimo de Apelación de Caracas

El 24 de septiembre de 2009, el Tribunal Marítimo de Apelación emitió su decisión, en la que desestimaba los recursos del capitán, del propietario del buque y del Fondo de 1971, y ordenaba a los demandados que indemnizaran a los reclamantes en una cuantía que determinarían tres expertos designados por el Tribunal Marítimo.

El Tribunal Marítimo de Apelación de Caracas sostuvo que la reclamación contra el Fondo de 1971 no había prescrito. En la sentencia:

- El Tribunal declaró que no se había convocado al Fondo de 1971 como parte en el proceso judicial iniciado por las víctimas contra el propietario del buque dado que simplemente ofrecía un segundo nivel de indemnización, y que por consiguiente bastaba entablar una acción contra el propietario del buque o su fiador;
- el Tribunal declaró además que si la acción judicial se entabló contra el propietario del buque dentro del periodo establecido, como sucedió en este caso, la reclamación no puede haber prescrito. El Tribunal señaló que el Sindicato Miranda había entablado una acción judicial contra el propietario del buque en julio de 1997, 38 días después del derrame, habiendo ejercido así sus derechos legales, y que por ello sus derechos han de quedar protegidos;
- el Tribunal también señaló que la acción judicial entablada por las víctimas fue notificada al Fondo con suficiente antelación conforme a lo dispuesto en los artículos 6 y 7 del Convenio del Fondo de 1971. El Tribunal declaró que el propósito de notificar al Fondo no era impedir que la reclamación pudiera prescribir, puesto que la presentación de la reclamación en julio de 1997 bastaba por sí misma para impedir que la prescripción se aplicase, sino más bien ofrecer al Fondo tiempo suficiente para intervenir en el procedimiento de modo que el fallo del Tribunal fuese pleno, definitivo y vinculante para el Fondo; y
- el Tribunal declaró que la actitud del Fondo de 1971, al oponerse al pago de indemnización basándose en una hipotética falta de notificación, no es acorde con sus obligaciones. Además manifestó que, en opinión del Tribunal, el Fondo de 1971 recurre a argumentos de procedimiento y defensas de manera oportunista para perjudicar los intereses de 676 humildes pescadores que no sólo se enfrentan diariamente con derrames de hidrocarburos en el lago donde faenan, sino también al riesgo de que la Organización internacional que se supone debe indemnizarles eluda, recurriendo a argumentos irracionales, la sagrada obligación que le viene impuesta por el régimen jurídico que la constituyó.

En noviembre de 2009 el Fondo de 1971 apeló ante el Tribunal Supremo. El propietario del buque y el capitán del *Plate Princess* también apelaron.

Procedimiento de limitación

La cuantía de limitación aplicable al *Plate Princess* en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 se estima en 3,6 millones DEG o Bs 2 845 millones.

En 1997, se facilitó una garantía bancaria por esta cuantía al Tribunal de lo Penal de Cabimas.

En la sentencia dictada en febrero de 2009, el Tribunal Marítimo de Primera Instancia en Caracas decidió que el propietario del buque tenía derecho a limitar su responsabilidad en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 (CRC), en la cuantía de BsF 2,8 millones, cuantía que corresponde a la garantía bancaria aportada.

Prescripción

Para impedir que prescriba una reclamación, el reclamante deberá, dentro de un plazo de tres años, contados a partir de la fecha del daño, bien interponer una acción judicial contra el Fondo de 1971 o bien cursar una notificación al Fondo sobre una acción judicial contra el propietario del buque y/o su aseguradora de conformidad con el artículo 7.6 del Convenio. 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 desde la fecha del suceso.

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 Miranda contra el propietario del buque y el capitán del *Plate Princess* en junio de 1997.

La sesión del Consejo Administrativo del Fondo de 1971 de febrero/marzo de 2006

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 contra el capitán y el propietario del buque fueron presentadas ante los Tribunales venezolanos en junio de 1997. El Fondo de 1971 no fue designado como demandado en estas acciones. El Fondo de 1971 no fue informado de la acción entablada contra el propietario del buque hasta el 31 de octubre de 2005, es decir casi siete años y medio después de ocurrido el siniestro. Como al Fondo no le fueron notificadas las reclamaciones contra el propietario del buque en los tres años siguientes a que los daños se produjeran, el Director considera que tales reclamaciones han prescrito en virtud de la primera frase del artículo 6 del Convenio del Fondo de 1971. También han prescrito, a su juicio, en virtud de la segunda frase de dicho artículo, puesto que no se entabló acción alguna contra el Fondo en los seis años siguientes al siniestro.'

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 demanda de indemnización contra el propietario del buque en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 o se efectúe 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.

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

La sesión del Consejo Administrativo del Fondo de 1971 en mayo de 2006

En un documento presentado al Consejo Administrativo en la sesión de mayo de 2006, el Director manifestó que, si bien reconocía que era cuestión de los tribunales venezolanos tomar 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 muy estrictas 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.

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 señaló que el hecho de que el Fondo tuviera conocimiento de un siniestro no era lo mismo que recibir una notificación oficial 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 reclamaciones mencionadas anteriormente habían prescrito en lo que respecta al Fondo de 1971.

Notificación al Fondo de 1971 en marzo de 2007

En marzo de 2007, siguiendo una solicitud del Tribunal Marítimo, 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*.

La sesión del Consejo Administrativo del Fondo de 1971 de octubre de 2009

En un documento presentado en la sesión de octubre de 2009 del Consejo Administrativo, el Director manifestó que, en su opinión, basándose en la interpretación de las disposiciones sobre prescripción de los Convenios respecto a siniestros anteriores, era seguro que las reclamaciones de indemnización derivadas del siniestro del *Plate Princess* habían prescrito en virtud del Convenio del Fondo de 1971.

El Director asimismo manifestó que, el Fondo de 1971 debería recurrir ante el Tribunal Supremo la decisión del Tribunal Marítimo de Apelación, pero que si en la sentencia definitiva los Tribunales venezolanos fallaran en contra del Fondo de 1971, el Fondo de 1971 estaría obligado, en virtud del artículo 8 del Convenio del Fondo de 1971, a cumplir lo que dictara la sentencia.

Algunas delegaciones que hicieron uso de la palabra estimaron que, en vista de que las acciones entabladas no le habían sido notificadas al Fondo de 1971 en el periodo que establece el Convenio del Fondo de 1971, las reclamaciones surgidas de este siniestro habían prescrito con respecto al Fondo de 1971.

El Consejo Administrativo del Fondo de 1971 refrendó la opinión del Director según la cual el Fondo de 1971 debería recurrir ante el Tribunal Supremo el fallo del Tribunal Marítimo de Apelación. Se decidió asimismo que una vez que los Tribunales de Venezuela se hubiesen pronunciado de manera definitiva sobre este asunto, el Director debería, antes de dar nuevos pasos, notificar este asunto al Consejo Administrativo con objeto de recabar nuevas instrucciones.

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 en el 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.

El *Evoikos* estaba asegurado contra responsabilidad por contaminación por la United Kingdom Mutual Insurance Association (Bermuda) Limited (UK Club).

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.

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 UK Club inició 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 había informado al Fondo que no estaba dispuesto a retirar sus acciones contra el Fondo en Londres y Malasia hasta que haya tenido la oportunidad de determinar que no quedaron reclamaciones pendientes contra el propietario del buque que pudieran culminar en que el Fondo tuviera que pagar indemnización o resarcimiento.

En octubre de 2009 el UK Club dio instrucciones a sus abogados de suspender la acción legal entablada en Malasia. Se prevé que la acción judicial entablada en Londres se suspenda en 2010.

Este caso no puede cerrarse hasta que se finalice todo litigio pendiente.

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 marinas 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 de 1969/1971 y 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 exigirá 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 por daños causados al medio ambiente.

Acción de recurso

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 recurriesen 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 obtuviesen una sentencia favorable contra la persona en cuestión tenían razonablemente buenas perspectivas, 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 bastantes 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 la cuestión de 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 que no cumplen las normas y hacer cumplir el principio de 'quien contamina, paga'. Al recomendar que los FIDAC debiesen entablar un recurso judicial, dichas delegaciones reconocieron que las perspectivas de hacer cumplir 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.

El *Al Jaziah* fue originalmente proyectado como petrolero de aguas interiores

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 iniciaron una acción judicial en el Tribunal de Primera Instancia de Abu Dhabi contra la empresa propietaria del buque y su única propietaria, solicitando que los demandados pagasen Dhr 6,4 millones a los Fondos, distribuyéndose la suma a medias entre el Fondo de 1971 y el Fondo de 1992.

En noviembre de 2003, el Tribunal de Primera Instancia de Abu Dhabi nombró a un experto para que investigase la naturaleza del siniestro y los pagos efectuados por los Fondos. Los Fondos se reunieron con el experto en tres ocasiones y le facilitaron la información complementaria solicitada por éste.

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 el cual 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.

A comienzos de 2008, el perito judicial 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 una sentencia dictada en marzo de 2008, el Tribunal juzgó que el propietario del buque debía pagar a los Fondos la cantidad de Dhr 6 402 282 y que esta suma 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, esta 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 tenía deudas importantes por unos Dhr 63 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 por mes, de su sueldo, para pagar sus deudas.

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

En las sesiones de octubre de 2008, los órganos rectores del Fondo de 1971 y el Fondo de 1992 encargaron al Director que se dirigiese al propietario del buque para buscar un acuerdo, teniendo en cuenta 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.

En septiembre de 2009, los abogados de los Fondos en los Emiratos Árabes Unidos informaron a los Fondos de que no habían avanzado las negociaciones con el propietario del buque y de que recientemente el Juez de ejecución había decidido transferir el expediente al Departamento de ciudadanos de los Emiratos Árabes Unidos, al cual se añadirían otras deudas. Los abogados de los Fondos han informado que los Fondos deberán competir con otros acreedores y de que se fijará cierta cantidad mensualmente para distribuirla a prorrateo entre los acreedores. En su opinión, la hipótesis más favorable para los Fondos sería recibir entre Dhr 2 000 y Dhr 3 000 por mes. Los abogados de los Fondos han aconsejado a los Fondos apelar contra el fallo del Juez de ejecución.

En sus sesiones de octubre de 2009, los órganos rectores tomaron nota de que el Director opinaba que, dado que no intervenía en este caso una cuestión de principio, no era del interés del Fondo de 1971, el Fondo de 1992 o de sus contribuyentes seguir sufragando gastos para hacer cumplir la sentencia, que bien podrían superar las cuantías que se recuperasen. Los órganos rectores refrendaron la propuesta del Director de que los Fondos siguieran intentando recuperar lo que pudiesen del propietario del buque, que se le autorizara a desistir de la ejecución de la sentencia cuando resultara evidente que los gastos superarían la cuantía a recuperar, y que los Fondos deberían cancelar la deuda.

En noviembre de 2009, el Fondo instruyó a sus abogados de los Emiratos Árabes Unidos apelar contra la decisión del Juez de ejecución.

Alambra

Estonia, 17 de septiembre de 2000

El siniestro

El buque tanque *Alambra* (75 366 AB), matriculado en Malta, estaba embarcando 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 DEG.

Reclamaciones de indemnización

El propietario del buque y su aseguradora, 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. 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, que había revestido el carácter de multa o cargo, fue acordada por el propietario del buque y el London Club en US$655 000. 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 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 embarcando 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 y EEK 9,7 millones, 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 actuaban en nombre del propietario del buque y el London Club, así como los abogados estonios que actuaban en nombre del Fondo de 1971 señalaron a los 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 hubiese dado su aprobación y hubiese 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 habían 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 *Alambra* atracado en el puerto de Muuga, Estonia

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 una resolución dictada en abril de 2004, el Tribunal Supremo dictaminó que no llevaría a cabo 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 llevar a cabo 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 relevancia era si la disposición en cuestión era de importancia decisiva en el caso, a saber, 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 los procedimientos judiciales

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.

Acuerdo transaccional

Las negociaciones entre los dos demandantes que entablaron acciones judiciales antes citados y el propietario del buque concluyeron en junio de 2009 con un acuerdo transaccional entre los demandantes y el propietario del buque, mediante el cual los demandantes se comprometieron a retirar sus reclamaciones tras recibir del propietario del buque la cantidad de US$ 450 000, por concepto de indemnización por sus reclamaciones. El London Club y el Fondo de 1971 fueron parte de este acuerdo.

Los demandantes han recibido la cantidad acordada y, de conformidad con el acuerdo transaccional, han retirado las reclamaciones del Tribunal de Primera Instancia de Tallinn. Como parte del acuerdo, los demandantes liberaron al London Club y al Fondo de 1971 de toda obligación derivada del siniestro.

En junio de 2009, se puso fin a todos los procesos judiciales con respecto a este siniestro y el Tribunal de Primera Instancia de Tallinn confirmó el acuerdo transaccional manifestando que no existe reclamación válida contra el Fondo de 1971.

El caso se ha cerrado ahora.

Fondo de 1971: Resumen de Siniestros

	Buque	Fecha del siniestro	Lugar del siniestro	Estado de abanderamiento del buque	Arqueo bruto (TRB)	Límite de responsabilidad del propietario del buque conforme al CRC de 1969	Causa del siniestro
1	*Irving Whale*	07.09.1970	Golfo de San Lorenzo, Canadá	Canadá	2 261	Desconocido	Hundimiento
2	*Antonio Gramsci*	27.02.1979	Ventspils, URSS	URSS	27 694	RUB 2 431 584	Encalladura
3	*Miya Maru N°8*	22.03.1979	Bisan Seto, Japón	Japón	997	¥37 710 340	Abordaje
4	*Tarpenbek*	21.06.1979	Selsey Bill, Reino Unido	República Federal de Alemania	999	£64 356	Abordaje
5	*Mebaruzaki Maru N°5*	08.12.1979	Mebaru, Japón	Japón	19	¥845 480	Hundimiento
6	*Showa Maru*	09.01.1980	Estrecho de Naruto, Japón	Japón	199	¥8 123 140	Abordaje
7	*Unsei Maru*	09.01.1980	Akune, Japón	Japón	99	¥3 143 180	Abordaje
8	*Tanio*	07.03.1980	Bretaña, Francia	Madagascar	18 048	FFr11 833 718	Rotura
9	*Furenäs*	03.06.1980	Oresund, Suecia	Suecia	999	SEK612 443	Abordaje

Cantidad estimada de hidrocarburos derramados (toneladas)	Tipos de reclamaciones pagadas por el asegurador y/o el Fondo de 1971	Indemnización (y/o compensación cuando proceda) pagada por el Fondo de 1971 hasta el 31.12.2009 (GBP)	Notas
Desconocida	Limpieza y medidas preventivas Operaciones de reflotamiento	Cero	El *Irving Whale* fue puesto a flote en 1996. El tribunal canadiense desestimó la acción judicial contra el Fondo de 1971, ya que éste no podía ser juzgado responsable de sucesos que ocurrieron antes de que el Convenio del Fondo de 1971 entrase en vigor en Canadá.
5 500	Limpieza y medidas preventivas	9 247 068	
540	Limpieza y medidas preventivas Relacionadas con la pesca Compensación	300 533	¥5 438 909 recuperados por vía de recurso.
Desconocida	Limpieza y medidas preventivas	363 550	
10		21 138	
100	Limpieza y medidas preventivas Relacionadas con la pesca Compensación	199 359	¥9 893 496 recuperados por vía de recurso.
<140	Limpieza y medidas preventivas	Cero	Debido a la distribución de responsabilidad entre los dos buques que abordaron, el Fondo de 1971 no tuvo que pagar ninguna indemnización.
13 500	Limpieza y medidas preventivas Relacionadas con el turismo Relacionadas con la pesca Pérdidas económicas	18 340 766	Se recuperaron US$17 480 028 por vía de recurso.
200	Limpieza y medidas preventivas (Suecia) Limpieza y medidas preventivas (Dinamarca) Compensación	342 557	SEK449 961 recuperados por vía de recurso.

	Buque	Fecha del siniestro	Lugar del siniestro	Estado de abanderamiento del buque	Arqueo bruto (TRB)	Límite de responsabilidad del propietario del buque conforme al CRC de 1969	Causa del siniestro
10	*Hosei Maru*	21.08.1980	Miyagi, Japón	Japón	983	¥35 765 920	Abordaje
11	*Jose Marti*	07.01.1981	Dalarö, Suecia	URSS	27 706	SEK23 844 593	Encalladura
12	*Suma Maru N°11*	21.11.1981	Karatsu, Japón	Japón	199	¥7 396 340	Encalladura
13	*Globe Asimi*	22.11.1981	Klaipeda, URSS	Gibraltar	12 404	RUB 1 350 324	Encalladura
14	*Ondina*	03.03.1982	Hamburgo, República Federal de Alemania	Países Bajos	31 030	DM10 080 383	Descarga
15	*Shiota Maru N°2*	31.03.1982	Isla de Takashima, Japón	Japón	161	¥6 304 300	Encalladura
16	*Fukutoko Maru N°8*	03.04.1982	Bahía de Tachibana, Japón	Japón	499	¥20 844 440	Abordaje
17	*Kifuku Maru N°35*	01.12.1982	Ishinomaki, Japón	Japón	107	¥4 271 560	Hundimiento
18	*Shinkai Maru N°3*	21.06.1983	Ichikawa, Japón	Japón	48	¥1 880 940	Descarga
19	*Eiko Maru N°1*	13.08.1983	Karakuwazaki, Japón	Japón	999	¥39 445 920	Abordaje
20	*Koei Maru N°3*	22.12.1983	Nagoya, Japón	Japón	82	¥3 091 660	Abordaje

Cantidad estimada de hidrocarburos derramados (toneladas)	Tipos de reclamaciones pagadas por el asegurador y/o el Fondo de 1971	Indemnización (y/o compensación cuando proceda) pagada por el Fondo de 1971 hasta el 31.12.2009 (GBP)	Notas
270	Limpieza y medidas preventivas Relacionadas con la pesca Compensación	443 505	¥18 221 905 recuperados por vía de recurso.
1 000	Limpieza y medidas preventivas	Cero	La exoneración de responsabilidad en la demanda del propietario del buque ha sido rechazada en la sentencia definitiva.
10	Limpieza y medidas preventivas Compensación	17 608	
>16 000	Compensación	326 509	
200-300	Limpieza y medidas preventivas	3 004 900	
20	Limpieza y medidas preventivas Relacionadas con la pesca Compensación	234 706	
85	Limpieza y medidas preventivas Relacionadas con la pesca Compensación	1 058 460	
33	Compensación	1 587	
3,5	Limpieza y medidas preventivas Compensación	4 836	
357	Limpieza y medidas preventivas Relacionadas con la pesca Compensación	113 465	¥14 843 746 recuperados por vía de recurso.
49	Limpieza y medidas preventivas Relacionadas con la pesca Compensación	92 098	¥8 994 083 recuperados por vía de recurso.

	Buque	Fecha del siniestro	Lugar del siniestro	Estado de abanderamiento del buque	Arqueo bruto (TRB)	Límite de responsabilidad del propietario del buque conforme al CRC de 1969	Causa del siniestro
21	*Tsunehisa Maru N°8*	26.08.1984	Osaka, Japón	Japón	38	¥964 800	Hundimiento
22	*Koho Maru N°3*	05.11.1984	Hiroshima, Japón	Japón	199	¥5 385 920	Encalladura
23	*Koshun Maru N°1*	05.03.1985	Bahía de Tokio, Japón	Japón	68	¥1 896 320	Abordaje
24	*Patmos*	21.03.1985	Estrecho de Messina, Italia	Grecia	51 627	LIt 13 263 703 650	Abordaje
25	*Jan*	2.08.1985	Aalborg, Dinamarca	República Federal de Alemania	1 400	DKr1 576 170	Encalladura
26	*Rose Garden Maru*	26.12.1985	Umm Al Quwain, Emiratos Árabes Unidos	Panamá	2 621	US$364 182	Mal manejo del suministro de hidrocarburos
27	*Brady Maria*	03.01.1986	Estuario del Elba, República Federal de Alemania	Panamá	996	DM324 629	Abordaje
28	*Take Maru N°6*	09.01.1986	Sakai-Senboku, Japón	Japón	83	¥3 876 800	Descarga de hidrocarburos
29	*Oued Gueterini*	18.12.1986	Argel, Argelia	Argelia	1 576	Din1 175 064	Descarga
30	*Thuntank 5*	21.12.1986	Gävle, Suecia	Suecia	2 866	SEK2 741 746	Encalladura
31	*Antonio Gramsci*	06.02.1987	Borgå, Finlandia	URSS	27 706	RUB 2 431 854	Encalladura

Cantidad estimada de hidrocarburos derramados (toneladas)	Tipos de reclamaciones pagadas por el asegurador y/o el Fondo de 1971	Indemnización (y/o compensación cuando proceda) pagada por el Fondo de 1971 hasta el 31.12.2009 (GBP)	Notas
30	Limpieza y medidas preventivas Compensación	55 036	
20	Limpieza y medidas preventivas Relacionadas con la pesca Compensación	299 966	
80	Limpieza y medidas preventivas Compensación	83 384	¥8 866 222 recuperados por vía de recurso.
700	Limpieza y medidas preventivas Salvamento Daños causados al medio marino	Cero	
300	Limpieza y medidas preventivas Compensación	827 518	
Desconocida	Relacionadas con la pesca Daños ambientales	Cero	
200	Limpieza y medidas preventivas	1 106 289	DM333 027 recuperados por vía de recurso.
0,1	Compensación	Cero	
15	Limpieza y medidas preventivas Compensación por pérdidas económicas	222 949	
150-200	Limpieza y medidas preventivas Relacionadas con la pesca Compensación	2 364 575	
600 -700	Limpieza y medidas preventivas	268 982	Las reclamaciones de limpieza de la URSS (RUB 1 417 448) no fueron pagadas por el Fondo de 1971 puesto que la URSS no era Miembro del Fondo de 1971 en el momento del siniestro.

	Buque	Fecha del siniestro	Lugar del siniestro	Estado de abanderamiento del buque	Arqueo bruto (TRB)	Límite de responsabilidad del propietario del buque conforme al CRC de 1969	Causa del siniestro
32	*Southern Eagle*	15.06.1987	Sada Misaki, Japón	Panamá	4 461	¥93 874 528	Abordaje
33	*El Hani*	22.07.1987	Indonesia	Libia	81 412	£7 900 000	Encalladura
34	*Akari*	25.08.1987	Dubai, Emiratos Árabes Unidos	Panamá	1 345	£92 800	Incendio
35	*Tolmiros*	11.09.1987	Costa occidental, Suecia	Grecia	48 914	SEK50 000 000	Desconocida
36	*Hinode Maru N°1*	18.12.1987	Yawatahama, Japón	Japón	19	¥608 000	Mal manejo de la carga
37	*Amazzone*	31.01.1988	Bretaña, Francia	Italia	18 325	FFr13 860 369	Tanques averiados por temporal
38	*Taiyo Maru N°13*	12.03.1988	Yokohama, Japón	Japón	86	¥2 476 800	Descarga
39	*Czantoria*	08.05.1988	St Romuald, Canadá	Canadá	81 197	Desconocida	Choque con muelle
40	*Kasuga Maru N°1*	10.12.1988	Kyoga Misaki, Japón	Japón	480	¥17 015 040	Hundimiento
41	*Nestucca*	23.12.1988	Isla de Vancouver, Canadá	Estados Unidos de América	1 612	Desconocida	Abordaje
42	*Fukkol Maru N°12*	15.05.1989	Shiogama, Japón	Japón	94	¥2 198 400	Rebose de tubería de suministro
43	*Tsubame Maru N°58*	18.05.1989	Shiogama, Japón	Japón	74	¥2 971 520	Mal manejo del transvase de hidrocarburos

Cantidad estimada de hidrocarburos derramados (toneladas)	Tipos de reclamaciones pagadas por el asegurador y/o el Fondo de 1971	Indemnización (y/o compensación cuando proceda) pagada por el Fondo de 1971 hasta el 31.12.2009 (GBP)	Notas
15	Limpieza y medidas preventivas Relacionadas con la pesca	Cero	
3 000	Limpieza y medidas preventivas	Cero	
1 000	Limpieza y medidas preventivas	240 351	El asegurador del propietario del buque reembolsó US$160 000.
200	Limpieza y medidas preventivas	Cero	
25	Limpieza y medidas preventivas Compensación	8 786	
2 000	Limpieza y medidas preventivas Relacionadas con la pesca	164 724	Se recuperaron FFr1 000 000 del asegurador del propietario del buque.
6	Limpieza y medidas preventivas Compensación	29 999	
Desconocida	Limpieza y medidas preventivas	Cero	No se aplica el Convenio del Fondo de 1971, ya que el siniestro ocurrió antes de que el Convenio entrase en vigor para Canadá.
1 100	Limpieza y medidas preventivas Relacionadas con la pesca Compensación	1 904 632	
Desconocida	Limpieza y medidas preventivas	Cero	No se aplica el Convenio del Fondo de 1971, ya que el siniestro ocurrió antes de que el Convenio entrase en vigor para Canadá.
0,5	Limpieza y medidas preventivas Compensación	4 317	
7	Daños a la propiedad Compensación	77 256	

	Buque	Fecha del siniestro	Lugar del siniestro	Estado de abanderamiento del buque	Arqueo bruto (TRB)	Límite de responsabilidad del propietario del buque conforme al CRC de 1969	Causa del siniestro
44	*Tsubame Maru N°16*	15.06.1989	Kushiro, Japón	Japón	56	¥1 613 120	Descarga
45	*Kifuku Maru N°103*	28.06.1989	Otsuji, Japón	Japón	59	¥1 727 040	Mal manejo de la carga
46	*Nancy Orr Gaucher*	25.07.1989	Hamilton, Canadá	Liberia	2 829	Can$473 766	Rebose durante descarga
47	*Dainichi Maru N°5*	28.10.1989	Yaizu, Japón	Japón	174	¥4 199 680	Mal manejo de la carga
48	*Daito Maru N°3*	05.04.1990	Yokohama, Japón	Japón	93	¥2 495 360	Mal manejo de la carga
49	*Kazuei Maru N°10*	11.04.1990	Osaka, Japón	Japón	121	¥3 476 160	Abordaje
50	*Fuji Maru N°3*	12.04.1990	Yokohama, Japón	Japón	199	¥5 352 000	Rebose durante operación de abastecimiento
51	*Volgoneft 263*	14.05.1990	Karlskrona, Suecia	URSS	3 566	SEK3 205 204	Abordaje
52	*Hato Maru N°2*	27.07.1990	Kobe, Japón	Japón	31	¥803 200	Mal manejo de la carga
53	*Bonito*	12.10.1990	Río Támesis, Reino Unido	Suecia	2 866	£241 000	Mal manejo de la carga
54	*Rio Orinoco*	16.10.1990	Isla de Anticosti, Canadá	Islas Caimán	5 999	Can$1 182 617	Encalladura

Cantidad estimada de hidrocarburos derramados (toneladas)	Tipos de reclamaciones pagadas por el asegurador y/o el Fondo de 1971	Indemnización (y/o compensación cuando proceda) pagada por el Fondo de 1971 hasta el 31.12.2009 (GBP)	Notas
Desconocida	Daños a la propiedad Compensación	2 582	
Desconocida	Limpieza y medidas preventivas Compensación	36 113	
250	Limpieza y medidas preventivas	Cero	
0,2	Limpieza y medidas preventivas Relacionadas con la pesca Compensación	12 748	
3	Limpieza y medidas preventivas Compensación	36 679	
30	Limpieza y medidas preventivas Relacionadas con la pesca Compensación	195 454	¥45 038 833 recuperados por vía de recurso.
Desconocida	Limpieza y medidas preventivas Compensación	5 843	¥430 329 recuperados por vía de recurso.
800	Limpieza y medidas preventivas Relacionadas con la pesca Compensación	1 523 103	
Desconocida	Daños a la propiedad Compensación	5 093	
20	Limpieza y medidas preventivas	Cero	
185	Limpieza y medidas preventivas	6 151 887	

	Buque	Fecha del siniestro	Lugar del siniestro	Estado de abanderamiento del buque	Arqueo bruto (TRB)	Límite de responsabilidad del propietario del buque conforme al CRC de 1969	Causa del siniestro
55	*Portfield*	05.11.1990	Pembroke, Gales, Reino Unido	Reino Unido	481	£39 970	Hundimiento
56	*Vistabella*	07.03.1991	Caribe	Trinidad y Tabago	1 090	€358 865	Hundimiento
57	*Hokunan Maru N°12*	05.04.1991	Isla de Okushiri, Japón	Japón	209	¥3 523 520	Encalladura
58	*Agip Abruzzo*	10.04.1991	Liorna, Italia	Italia	98 544	LIt 22 525 000 000	Abordaje
59	*Haven*	11.04.1991	Génova, Italia	Chipre	109 977	LIt 23 950 220 000	Incendio y explosión
60	*Kaiko Maru N°86*	12.04.1991	Nomazaki, Japón	Japón	499	¥14 660 480	Abordaje
61	*Kumi Maru N°12*	27.12.1991	Bahía de Tokio, Japón	Japón	113	¥3 058 560	Abordaje

Cantidad estimada de hidrocarburos derramados (toneladas)	Tipos de reclamaciones pagadas por el asegurador y/o el Fondo de 1971	Indemnización (y/o compensación cuando proceda) pagada por el Fondo de 1971 hasta el 31.12.2009 (GBP)	Notas
110	Limpieza y medidas preventivas Relacionadas con la pesca Compensación	276 671	
Desconocida	Limpieza y medidas preventivas Lucro cesante	1 002 512	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 ha solicitado 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 dictó sentencia a favor del Fondo de 1971. La aseguradora ha apelado contra esta sentencia en el Tribunal de Apelación de Trinidad y Tabago.
Desconocida	Limpieza y medidas preventivas Relacionadas con la pesca Compensación	31 844	
2 000	Compensación	635 290	Los daños totales son inferiores a la responsabilidad del propietario del buque.
Desconocida	Limpieza y medidas preventivas Relacionadas con el turismo Relacionadas con la pesca Daños al medio ambiente Compensación	30 285 784	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.
25	Limpieza y medidas preventivas Relacionadas con la pesca Compensación	396 184	
5	Limpieza y medidas preventivas Compensación	11 264	¥650 522 recuperados por vía de recurso.

	Buque	Fecha del siniestro	Lugar del siniestro	Estado de abanderamiento del buque	Arqueo bruto (TRB)	Límite de responsabilidad del propietario del buque conforme al CRC de 1969	Causa del siniestro
62	*Fukkol Maru N°12*	09.06.1992	Ishinomaki, Japón	Japón	94	¥2 198 400	Mal manejo del suministro de hidrocarburos
63	*Aegean Sea*	03.12.1992	La Coruña, España	Grecia	57 801	Pts 1 121 219 450	Encalladura
64	*Braer*	05.01.1993	Shetland, Reino Unido	Liberia	44 989	£4 883 840	Encalladura
65	*Kihnu*	16.01.1993	Tallinn, Estonia	Estonia	949	113 000 DEG	Encalladura
66	*Sambo N°11*	12.04.1993	Seúl, República de Corea	República de Corea	520	Won 77 786 224	Encalladura
67	*Taiko Maru*	31.05.1993	Shioyazaki, Japón	Japón	699	¥29 205 120	Abordaje
68	*Ryoyo Maru*	23.07.1993	Península de Izu, Japón	Japón	699	¥28 105 920	Abordaje
69	*Keumdong N°5*	27.09.1993	Yeosu, República de Corea	República de Corea	481	Won 77 417 210	Abordaje

Cantidad estimada de hidrocarburos derramados (toneladas)	Tipos de reclamaciones pagadas por el asegurador y/o el Fondo de 1971	Indemnización (y/o compensación cuando proceda) pagada por el Fondo de 1971 hasta el 31.12.2009 (GBP)	Notas
Desconocida	Daños a la propiedad Compensación	27 392	
73 500	Limpieza y medidas preventivas Relacionadas con la pesca Relacionadas con el turismo Pérdidas económicas Compensación	34 162 518	Se llegó a un acuerdo de liquidación global entre el asegurador del propietario del buque/Fondo de 1971 y el Estado español. De conformidad con el acuerdo 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 les incluyó en el acuerdo mencionado anteriormente.
84 000	Limpieza y medidas preventivas Relacionadas con la pesca Relacionadas con la agricultura Relacionadas con el turismo Daños a la propiedad Lucro cesante	46 947 721	
140	Limpieza y medidas preventivas	65 093	
4	Limpieza y medidas preventivas Relacionadas con la pesca	168 426	Se recuperaron US$22 504 del asegurador del propietario del buque.
520	Limpieza y medidas preventivas Relacionadas con la pesca Compensación	7 230 641	¥49 104 248 recuperados por vía de recurso.
500	Limpieza y medidas preventivas Compensación	106 491	¥10 455 440 recuperados por vía de recurso.
1 280	Limpieza y medidas preventivas Relacionadas con la pesca Compensación	10 988 946	El asegurador del propietario del buque pagó Won 64 560 080.

	Buque	Fecha del siniestro	Lugar del siniestro	Estado de abanderamiento del buque	Arqueo bruto (TRB)	Límite de responsabilidad del propietario del buque conforme al CRC de 1969	Causa del siniestro
70	*Iliad*	09.10.1993	Pilos, Grecia	Grecia	33 837	Drs 1 496 533 000	Encalladura
71	*Seki*	30.03.1994	Fujairah, Emiratos Árabes Unidos y Omán	Panamá	153 506	14 millones DEG	Abordaje
72	*Daito Maru N°5*	11.06.1994	Yokohama, Japón	Japón	116	¥3 386 560	Rebose durante operación de carga
73	*Toyotaka Maru*	17.10.1994	Kainan, Japón	Japón	2 960	¥81 823 680	Abordaje
74	*Hoyu Maru N°53*	31.10.1994	Monbetsu, Japón	Japón	43	¥1 089 280	Mal manejo del suministro de hidrocarburos
75	*Sung Il N°1*	08.11.1994	Onsan, República de Corea	República de Corea	150	Won 23 000 000	Encalladura

Cantidad estimada de hidrocarburos derramados (toneladas)	Tipos de reclamaciones pagadas por el asegurador y/o el Fondo de 1971	Indemnización (y/o compensación cuando proceda) pagada por el Fondo de 1971 hasta el 31.12.2009 (GBP)	Notas
200	Limpieza y medidas preventivas Relacionadas con la pesca Lucro cesante Compensación	Cero	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 (€3 millones) de un propietario de una piscifactoría. En 1994, se estableció el fondo de limitación en el Tribunal de Nafplion mediante el depósito de una garantía bancaria. En 2007, el Tribunal de Nafplion decidió que no tenía jurisdicción. El Fondo apeló contra esta decisión.
16 000	Limpieza y medidas preventivas Relacionadas con la pesca Relacionadas con el turismo Lucro cesante Daños ambientales	Cero	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.
0,5	Limpieza y medidas preventivas Compensación	Cero	
560	Limpieza y medidas preventivas Relacionadas con la pesca Lucro cesante Compensación	5 206 943	¥31 021 717 recuperados por vía de recurso.
Desconocida	Limpieza y medidas preventivas Daños a la propiedad Compensación	27 722	
18	Limpieza y medidas preventivas Relacionadas con la pesca	30 919	El propietario del buque perdió el derecho a limitar su responsabilidad porque el proceso no comenzó dentro del plazo especificado conforme al derecho coreano.

	Buque	Fecha del siniestro	Lugar del siniestro	Estado de abanderamiento del buque	Arqueo bruto (TRB)	Límite de responsabilidad del propietario del buque conforme al CRC de 1969	Causa del siniestro
76	*Derrame de procedencia desconocida*	30.11.1994	Mohammédia, Marruecos	-	-	-	Desconocida
77	*Boyang N°51*	25.05.1995	Sandbaeg Do, República de Corea	República de Corea	149	19 817 DEG	Abordaje
78	*Dae Woong*	27.06.1995	Kojung, República de Corea	República de Corea	642	Won 95 000 000	Encalladura
79	*Sea Prince*	23.07.1995	Yeosu, República de Corea	Chipre	144 567	Won 18 308 275 906	Encalladura
80	*Yeo Myung*	03.08.1995	Yeosu, República de Corea	República de Corea	138	Won 21 465 434	Abordaje
81	*Shinryu Maru N°8*	04.08.1995	Chita, Japón	Japón	198	¥3 967 138	Mal manejo del suministro de hidrocarburos
82	*Senyo Maru*	03.09.1995	Ube, Japón	Japón	895	¥20 203 325	Abordaje
83	*Yuil N°1*	21.09.1995	Busán, República de Corea	República de Corea	1 591	Won 351 924 060	Hundimiento
84	*Honam Sapphire*	17.11.1995	Yeosu, República de Corea	Panamá	142 488	14 000 000 DEG	Choque contra defensa

Cantidad estimada de hidrocarburos derramados (toneladas)	Tipos de reclamaciones pagadas por el asegurador y/o el Fondo de 1971	Indemnización (y/o compensación cuando proceda) pagada por el Fondo de 1971 hasta el 31.12.2009 (GBP)	Notas
Desconocida	Limpieza y medidas preventivas	Cero	No se demostró que los hidrocarburos procediesen de un buque tal como se define en el Convenio del Fondo de 1971.
160	Limpieza y medidas preventivas	Cero	La reclamación por limpieza (Won 142 millones) prescribió al no entablarse la acción judicial necesaria.
1	Limpieza y medidas preventivas	395 926	
5 035	Limpieza y medidas preventivas Remoción de hidrocarburos y navío Relacionadas con la pesca Relacionadas con el turismo Estudios ambientales Compensación	21 088 059	El asegurador del propietario del buque pagó Won 18 308 275 906.
40	Limpieza y medidas preventivas Relacionadas con la pesca Relacionadas con el turismo	1 037 502	El asegurador del propietario del buque pagó Won 560 945 437.
0,5	Limpieza y medidas preventivas Daños a la propiedad Lucro cesante Compensación	31 129	El asegurador del propietario del buque pagó ¥3 718 455.
94	Limpieza y medidas preventivas Relacionadas con la pesca Compensación	2 273 118	¥279 973 101 recuperados por vía de recurso.
Desconocida	Limpieza y medidas preventivas Operación de extracción de hidrocarburos Relacionadas con la pesca	15 936 615	
1 800	Limpieza y medidas preventivas Relacionadas con la pesca Estudios ambientales	Cero	El asegurador del propietario del buque pagó US$13,5 millones.

	Buque	Fecha del siniestro	Lugar del siniestro	Estado de abanderamiento del buque	Arqueo bruto (TRB)	Límite de responsabilidad del propietario del buque conforme al CRC de 1969	Causa del siniestro
85	*Toko Maru*	23.01.1996	Anegasaki, Japón	Japón	699	¥18 769 567	Abordaje
86	*Sea Empress*	15.02.1996	Milford Haven, Gales, Reino Unido	Liberia	77 356	£7 395 748	Encalladura
87	*Kugenuma Maru*	06.03.1996	Kawasaki, Japón	Japón	57	¥1 175 055	Mal manejo del suministro de hidrocarburos
88	*Kriti Sea*	09.08.1996	Agioi Theodoroi, Grecia	Grecia	62 678	€6 576 100	Mal manejo del suministro de hidrocarburos
89	*N°1 Yung Jung*	15.08.1996	Busán, República de Corea	República de Corea	560	Won 122 millones	Encalladura
90	*Nakhodka*	02.01.1997	Isla de Oki, Japón	Federación de Rusia	13 159	1 588 000 DEG	Rotura
91	*Tsubame Maru N°31*	25.01.1997	Otaru, Japón	Japón	89	¥1 843 849	Rebose durante operación de carga

Cantidad estimada de hidrocarburos derramados (toneladas)	Tipos de reclamaciones pagadas por el asegurador y/o el Fondo de 1971	Indemnización (y/o compensación cuando proceda) pagada por el Fondo de 1971 hasta el 31.12.2009 (GBP)	Notas
4	Limpieza y medidas preventivas	Cero	Los daños totales son inferiores a la responsabilidad del propietario.
72 360	Limpieza y medidas preventivas Daños a la propiedad Relacionadas con la pesca Relacionadas con el turismo Lucro cesante Compensación	31 243 826	El Fondo de 1971 recuperó £20 millones de la Autoridad Portuaria de Milford Haven por vía de recurso.
0,3	Limpieza y medidas preventivas Compensación	5 435	¥1 197 267 recuperados por vía de recurso.
30	Limpieza y medidas preventivas Daños materiales Relacionadas con la pesca Relacionadas con el turismo	Cero	La cuantía total de todas las reclamaciones no supera la cuantía de limitación.
28	Limpieza y medidas preventivas Transbordo de la carga Salvamento Relacionadas con la pesca Lucro cesante Compensación	293 032	El asegurador del propietario del buque pagó Won 690 millones.
6 200	Limpieza y medidas preventivas Calzada Relacionadas con la pesca Relacionadas con el turismo	49 629 799	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 pago ¥7 708 778 000.
0,6	Limpieza y medidas preventivas Compensación	31 984	El asegurador del propietario del buque pagó ¥1 710 173.

	Buque	Fecha del siniestro	Lugar del siniestro	Estado de abanderamiento del buque	Arqueo bruto (TRB)	Límite de responsabilidad del propietario del buque conforme al CRC de 1969	Causa del siniestro
92	*Nissos Amorgos*	28.02.1997	Maracaibo, Venezuela	Grecia	50 563	Bs3 473 millones	Encalladura
93	*Daiwa Maru N°18*	27.03.1997	Kawasaki, Japón	Japón	186	¥3 372 368	Mal manejo del suministro de hidrocarburos
94	*Jeong Jin N°101*	01.04.1997	Busán, República de Corea	República de Corea	896	Won 246 millones	Rebose durante operación de carga
95	*Osung N°3*	03.04.1997	Tunggado, República de Corea	República de Corea	786	104 500 DEG	Encalladura
96	*Plate Princess*	27.05.1997	Puerto Miranda, Venezuela	Malta	30 423	3,6 millones DEG	Rebose durante operación de carga
97	*Diamond Grace*	02.07.1997	Bahía de Tokio, Japón	Panamá	147 012	14 millones DEG	Encalladura
98	*Katja*	07.08.1997	El Havre, Francia	Bahamas	52 079	€7,3 millones	Choque con muelle

Cantidad estimada de hidrocarburos derramados (toneladas)	Tipos de reclamaciones pagadas por el asegurador y/o el Fondo de 1971	Indemnización (y/o compensación cuando proceda) pagada por el Fondo de 1971 hasta el 31.12.2009 (GBP)	Notas
3 600	Limpieza y medidas preventivas Relacionadas con la pesca Relacionadas con el turismo Daños materiales Daños ambientales Compensación	10 979 550	El asegurador del propietario del buque pagó Bs1 254 619 385 y US$4 008 347. Aun quedan tres reclamaciones pendientes contra el Fondo de 1971 por un total de US$ 150 millones ante los tribunales venezolanos. La postura del Fondo respecto de estas reclamaciones es que o bien, estas han prescrito con respecto al Fondo o bien, no se ha probado ninguna pérdida
1	Limpieza y medidas preventivas Compensación	54 970	
124	Limpieza y medidas preventivas Compensación	100 645	
Desconocida	Limpieza y medidas preventivas Operación de extracción de hidrocarburos Relacionadas con la pesca Compensación	8 193 887	El Fondo de 1992 pagó ¥340 millones a los demandantes. Esta cuantía fue reembolsada posteriormente por el Fondo de 1971.
3,2	Relacionadas con la pesca	Cero	Las reclamaciones contra el Fondo de 1971 prescribieron, sin embargo, dos reclamaciones han sido aceptadas por los Tribunales venezolanos. El Fondo ha apelado ante el Tribunal Supremo.
1 500	Limpieza y medidas preventivas Relacionadas con la pesca Relacionadas con el turismo Lucro cesante	Cero	La cuantía total de las reclamaciones reconocidas no excedió de la responsabilidad del propietario del buque.
190	Limpieza y medidas preventivas	Cero	El total de las reclamaciones reconocidas no excedió de la responsabilidad del propietario del buque.

	Buque	Fecha del siniestro	Lugar del siniestro	Estado de abanderamiento del buque	Arqueo bruto (TRB)	Límite de responsabilidad del propietario del buque conforme al CRC de 1969	Causa del siniestro
99	*Evoikos*	15.10.1997	Estrecho de Singapur	Chipre	80 823	8 846 942 DEG	Abordaje
100	*Kyungnam N°1*	07.11.1997	Ulsan, República de Corea	República de Corea	168	Won 43 543 015	Encalladura
101	*Pontoon 300*	07.01.1998	Hamriyah, Sharjah, Emiratos Árabes Unidos	San Vicente y las Granadinas	4 233	No se dispone de cifras	Hundimiento
102	*Maritza Sayalero*	08.06.1998	Bahía de Carenero, Venezuela	Panamá	28 338	3 000 000 DEG	Ruptura de tubería de descarga
103	*Al Jaziah 1*	24.01.2000	Abu Dhabi, Emiratos Árabes Unidos	Honduras	681	3 000 000 DEG	Hundimiento
104	*Alambra*	17.09.2000	Estonia	Malta	75 366	7 600 000 DEG	Corrosión

Cantidad estimada de hidrocarburos derramados (toneladas)	Tipos de reclamaciones pagadas por el asegurador y/o el Fondo de 1971	Indemnización (y/o compensación cuando proceda) pagada por el Fondo de 1971 hasta el 31.12.2009 (GBP)	Notas
29 000	Singapur: Limpieza y medidas preventivas Daños a la propiedad Malasia: Limpieza y medidas preventivas Relacionadas con la pesca Indonesia: Limpieza y medidas preventivas Relacionadas con la pesca Daños ambientales	Cero	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. El asegurador 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. En 2009 el asegurador dio instrucciones a sus abogados de suspender la acción legal entablada en Malasia. Se prevé que la acción judicial entablada en Londres se suspenda en 2010.
15-20	Limpieza y medidas preventivas Relacionadas con la pesca	122 633	El propietario del buque ha pagado Won 26 622 030.
8 000	Limpieza y medidas preventivas Relacionadas con la pesca	1 250 365	El Fondo de 1971 ha liquidado y pagado todas las reclamaciones.
262	Limpieza y medidas preventivas Daños ambientales	Cero	El Fondo de 1971 considera que los Convenios no se aplican a este siniestro.
100-200	Limpieza y medidas preventivas	566 166	Los Fondos de 1971 y 1992 entablaron acción de recurso contra el propietario del buque, al que se reclama el reembolso 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.
300	Limpieza y medidas preventivas Pérdidas económicas	Cero	En 2009, tras concluirse las negociaciones de un acuerdo transaccional entre estos dos demandantes que iniciaron acciones judiciales, el propietario del buque y el asegurador, se retiraron las reclamaciones y se liberaron al asegurador y al Fondo de 1971 de obligaciones derivadas de este siniestro.

	Buque	Fecha del siniestro	Lugar del siniestro	Estado de abanderamiento del buque	Arqueo bruto (TRB)	Límite de responsabilidad del propietario del buque conforme al CRC de 1969	Causa del siniestro
105	*Natuna Sea*	03.10.2000	Indonesia	Panamá	51 095	6 100 000 DEG	Encalladura
106	*Zeinab*	14.04.2001	Emiratos Árabes Unidos	Georgia	2 178	3 000 000 DEG	Hundimiento
107	*Singapura Timur*	28.05.2001	Malasia	Panamá	1 369	102 000 DEG	Abordaje

Cantidad estimada de hidrocarburos derramados (toneladas)	Tipos de reclamaciones pagadas por el asegurador y/o el Fondo de 1971	Indemnización (y/o compensación cuando proceda) pagada por el Fondo de 1971 hasta el 31.12.2009 (GBP)	Notas
7 000	Singapur Limpieza y medidas preventivas Relacionadas con la pesca Malasia: Limpieza y medidas preventivas Relacionadas con la pesca Indonesia: Limpieza y medidas preventivas Relacionadas con la pesca	Cero	Todas las reclamaciones fueron pagadas por el asegurador del propietario del buque.
400	Limpieza y medidas preventivas	248 011	Los Fondos de 1971 y 1992 han contribuido cada uno con el 50% de las cuantías abonadas.
Desconocida	Limpieza y medidas preventivas Evaluación de los riesgos ambientales Compensación	538 486	US$103 378 pagados por el asegurador del propietario del buque. El Fondo de 1971 ha recuperado £317 317 del asegurador del propietario del buque. El asegurador ha recuperado £185 000 proveniente de los intereses del buque que abordó.

Agradecimientos

Ninguna fotografía, mapa o gráfico del presente Informe Anual podrá reproducirse, por ningún medio, sin el permiso previo por escrito del Director de los FIDAC.

Fotografías

Portada	Alexander Natruskin (Reuters)
Página 1	Yun Seok-ee (Press Association)
Páginas 3, 9, 21	FIDAC
Páginas 18, 23, 31, 38, 53, 55, 59, 65	ITOPF
Página 25	Gobierno de la Federación de Rusia
Página 52	Timothy J. Reilly (Lighthouse Technical Consultants)
Página 67	Peeter Langovits (Scanpix Baltics)

Diseñado por Flag
Impreso por Taylor Bloxham under ISO 14001

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