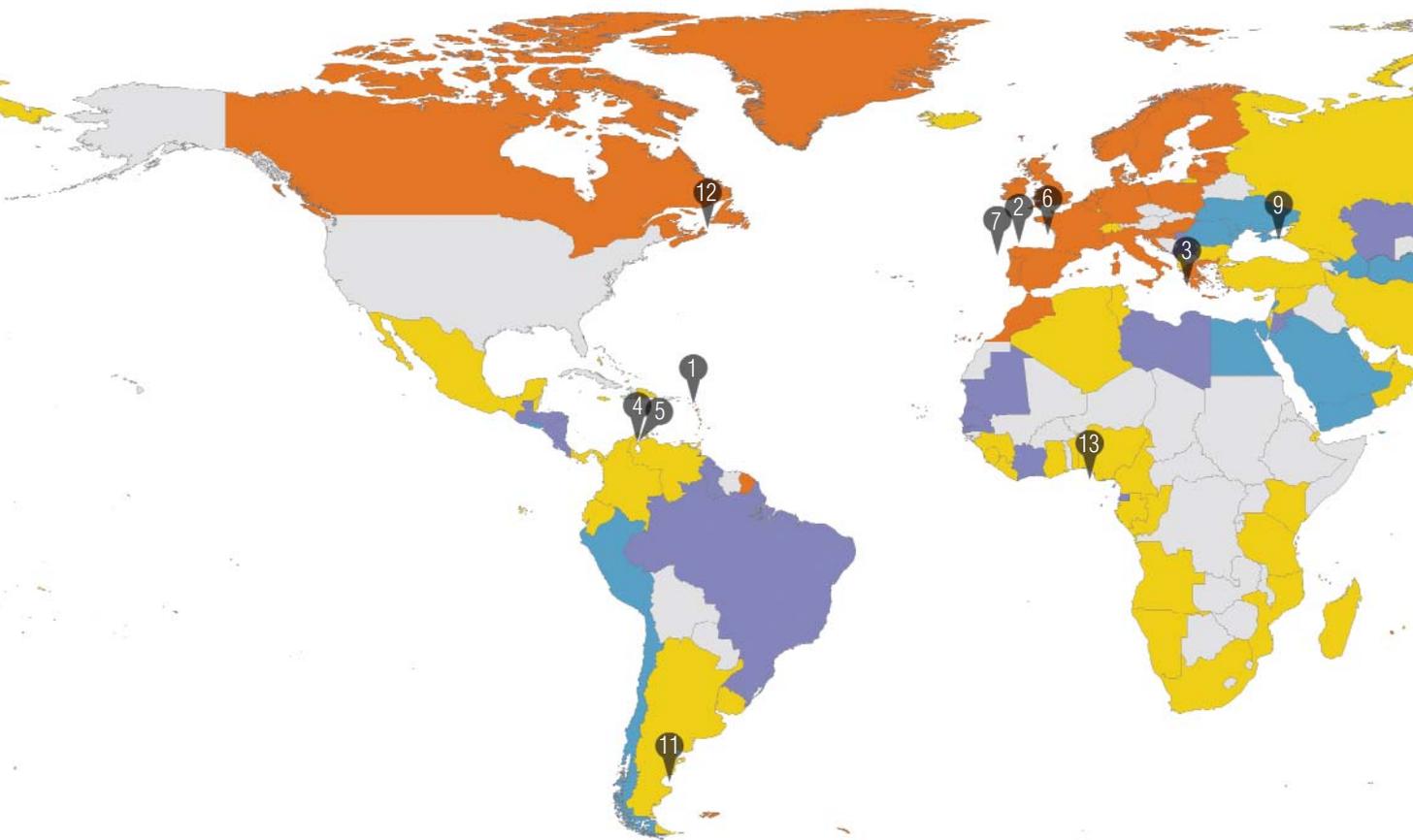


Siniestros en los que
intervinieron los FIDAC
2011



Fondos internacionales de indemnización de daños
debidos a la contaminación por hidrocarburos



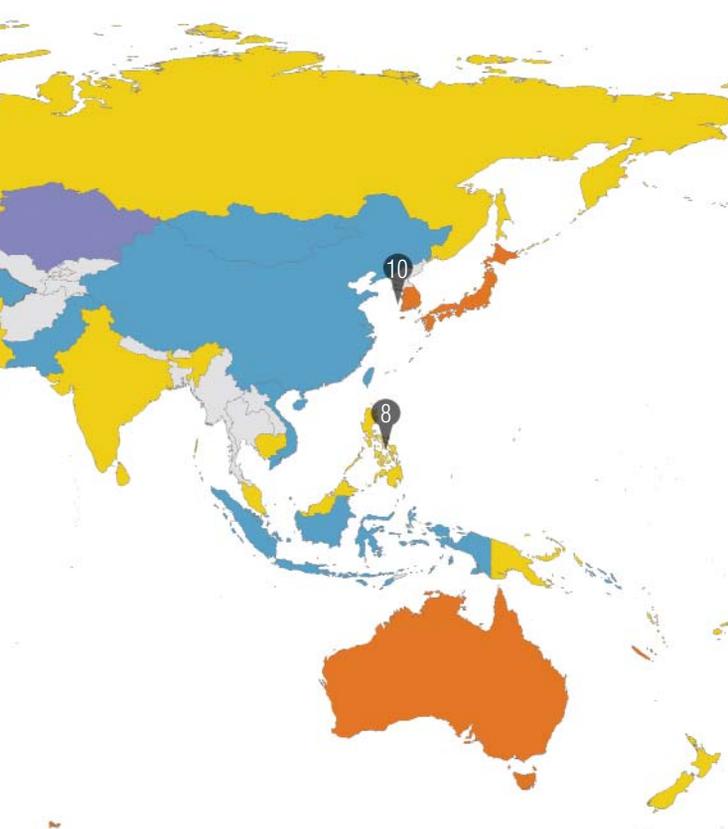


Siniestros (en orden cronológico)

- | | |
|--------------------------------------|---------------------------------------|
| 1 <i>Vistabella</i> , 07.03.1991 | 10 <i>Hebei Spirit</i> , 07.12.2007 |
| 2 <i>Aegean Sea</i> , 03.12.1992 | 11 Siniestro en Argentina, 26.12.2007 |
| 3 <i>Iliad</i> , 09.10.1993 | 12 <i>King Darwin</i> , 27.09.2008 |
| 4 <i>Nissos Amorgos</i> , 28.02.1997 | 13 <i>JS Amazing</i> , 06.06.2009 |
| 5 <i>Plate Princess</i> , 27.05.1997 | |
| 6 <i>Erika</i> , 12.12.1999 | |
| 7 <i>Prestige</i> , 13.11.2002 | |
| 8 <i>Solar I</i> , 11.08.2006 | |
| 9 <i>Volgoneft 139</i> , 11.11.2007 | |

- Estados Partes en el Convenio del Fondo de 1992
- Estados Partes en el Protocolo relativo al Fondo Complementario
- Estados Partes en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992
- Estados Partes en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969

Siniestros en los que intervinieron los FIDAC – 2011



Mapa copyright © ITOPE. Todos los derechos reservados 2012.

Contenido

Página

Prólogo 2

Introducción 3

FONDO DE 1992

Erika 6

Prestige 12

Solar 1 22

Volgoneft 139 26

Hebei Spirit 32

Siniestro en Argentina 40

King Darwin 44

JS Amazing 46

Resumen de siniestros 48

FONDO DE 1971

Vistabella 54

Aegean Sea 56

Iliad 58

Nissos Amorgos 60

Plate Princess 67

Resumen de siniestros 76

Lista de monedas 95

Agradecimientos 97

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:

Mapa actualizado de los siniestros en los que intervinieron los FIDAC a octubre de 2011.

Portada:

Fotografías que muestran las diferentes fases del siniestro del *Erika*, Francia

Prólogo

El presente informe contiene información sobre los siniestros en los que intervino la Secretaría de los Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos (FIDAC) en 2011. El informe presenta las novedades en relación con los distintos casos durante el año y la postura adoptada por los órganos rectores con respecto a las reclamaciones. Este informe no pretende reflejar plenamente los debates de los órganos rectores. Dichos debates figuran en las Actas de las Decisiones de las reuniones de los órganos rectores, que están disponibles en el sitio web de los FIDAC (www.iopcfund.org/document-services).

El Fondo Complementario no intervino en ningún siniestro durante 2011.

Cláusula de exención de responsabilidad

Aunque la Secretaría de los FIDAC ha desplegado todos los esfuerzos razonables para recopilar la información y las cifras en el informe relativo a las reclamaciones, transacciones y pagos, no podrá ser considerada responsable por la exactitud de las cifras. El lector deberá observar que las cifras que figuran en el informe se proporcionan a efectos de ofrecer una visión general de la situación de diversos siniestros y pueden, por lo tanto, no coincidir exactamente con las cifras que constan en los estados financieros de los FIDAC. Para la coherencia, la conversión a libras esterlinas se ha efectuado sobre la base del tipo de cambio al 31 de octubre de 2011. Las cifras relativas a las cuantías pagadas se indican en la divisa en la se pagaron. En los cuadros de resumen, solo a efectos de comparación, estas cifras también se indican en libras esterlinas. Debido a las fluctuaciones monetarias a lo largo del tiempo, las cifras en libras esterlinas podrían variar significativamente en algunos casos con relación a las cuantías pagadas en la fecha de pago.

Publicado por los
FONDOS INTERNACIONALES DE INDEMNIZACIÓN DE DAÑOS DEBIDOS A LA CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS
Portland House
Bressenden Place
Londres SW1E 5PN
Reino Unido

Copyright ©FIDAC 2012

La reproducción de esta publicación está permitida exclusivamente con fines personales y educativos, pero se deberá incluir la fuente. Queda prohibida la reproducción, arriendo o préstamo con fines comerciales del mismo.

Se reservan todos los demás derechos.

Introducción

El régimen internacional

Los FIDAC son tres organizaciones intergubernamentales (el Fondo de 1992, el Fondo Complementario y el Fondo de 1971) constituidas por Estados, cuyo fin es indemnizar a las víctimas de los daños ocasionados por la contaminación resultante de los derrames de hidrocarburos persistentes procedentes de petroleros.

Marco jurídico

El régimen internacional de indemnización de los daños ocasionados por la contaminación de hidrocarburos se basa actualmente en dos Convenios internacionales: el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992. Estos Convenios fueron aprobados bajo los auspicios de la Organización Marítima Internacional (OMI), organismo especializado de las Naciones Unidas.

El Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 brinda un primer nivel de indemnización, que paga el propietario de un buque que ocasiona daños por contaminación.

En virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, el propietario del buque tiene responsabilidad objetiva por todo daño debido a la contaminación ocasionada por los hidrocarburos, es decir, que el propietario es responsable incluso cuando no existe culpa por parte del buque o su tripulación. No obstante, el propietario del buque puede, normalmente, limitar su responsabilidad financiera hasta una cuantía determinada de conformidad con el arqueo del buque. Dicha cuantía es garantizada por el asegurador de la responsabilidad civil del propietario del buque.

Normalmente, los Convenios solo se aplican a los petroleros que transporten una carga de hidrocarburos persistentes. No obstante, en ciertas circunstancias, los Convenios se aplican también a los derrames de petroleros sin carga.

El Convenio del Fondo de 1992 brinda un segundo nivel de indemnización, que es financiado por los receptores de hidrocarburos, tras su transporte marítimo, en los Estados que sean Partes en el Convenio. El Fondo de 1992 fue creado en 1996, cuando entró en vigor el Convenio del Fondo de 1992.

Un protocolo relativo al Convenio del Fondo de 1992, adoptado en 2003, el Protocolo relativo al Fondo Complementario, brinda un nivel adicional de indemnización por medio del Fondo Complementario, que fue constituido en marzo de 2005. La afiliación a este Fondo está abierta a todo Estado que sea Miembro del Fondo de 1992.

Los Estados que ratifiquen estos instrumentos jurídicos deben implementarlos en su derecho nacional.

Función de los FIDAC

El Fondo de 1992 y, si procede, el Fondo Complementario, proporciona indemnización adicional cuando la cuantía pagadera por el propietario del buque y su asegurador es insuficiente para cubrir todos los daños.

Cuantía de indemnización disponible

Las cuantías máximas de indemnización pagaderas por el asegurador del propietario del buque y por los FIDAC fueron fijadas por los gobiernos que aprobaron los tratados internacionales pertinentes en las Conferencias Diplomáticas. Al 31 de octubre de 2011, la cuantía máxima de indemnización pagadera por cada siniestro era 203 millones de Derechos Especiales de Giro (DEG) del Fondo Monetario Internacional que equivalen aproximadamente a US\$ 322 millones, de los cuales, en virtud del CRC de 1992, el propietario del buque es responsable de hasta 89,7 millones DEG (US\$ 142 millones), para los siniestros que cubre el Fondo de 1992, y 750 millones DEG (aproximadamente US\$ 1 189 millones), para los siniestros cubiertos además por el Fondo Complementario.

Todavía existe un Fondo anterior, el Fondo de 1971, pero está en vías de liquidación y no cubre los siniestros ocurridos después del 24 de mayo de 2002.

Desde su creación, el Fondo de 1992 y el anterior Fondo de 1971 han intervenido en unos 143 siniestros de proporciones diversas en todo el mundo. En la gran mayoría de los casos, todas las reclamaciones se han acordado extrajudicialmente. Hasta la fecha no han ocurrido siniestros en los que haya intervenido, o sea probable que intervenga, el Fondo Complementario.

La gran mayoría de los Estados marítimos son miembros de los FIDAC

Al 31 de diciembre de 2011 el Fondo de 1992 contaba con 105 Estados Miembros y, para septiembre de 2012, cuatro Estados pasarán a ser Miembros. Además, 27 de estos Estados eran Miembros del Fondo Complementario y otro Estado, Montenegro, será Miembro de ese Fondo el 29 de noviembre de 2012. En el cuadro de la página 5 figura la lista de todos los Estados Miembros.

Daños que cubren los Convenios

Cualquiera que haya padecido daños debidos a contaminación en un Estado Miembro del Fondo de 1992, ocasionados por hidrocarburos transportados por un petrolero, puede reclamar indemnización al propietario del buque/asegurador, al Fondo de 1992 y, si procede, al Fondo Complementario. Esto se aplica a personas, empresas, administraciones locales y Estados.

Para tener derecho a recibir una indemnización, los daños deben ser resultado de la contaminación por hidrocarburos y haber ocasionado una pérdida económica cuantificable. El demandante debe poder fundamentar la cuantía de su pérdida o daños facilitando los libros de contabilidad u otras pruebas pertinentes.

Un siniestro de contaminación ocasionada por hidrocarburos puede dar lugar, en general, a reclamaciones por daños de cinco tipos:

- daños materiales;
- costes de operaciones de limpieza en el mar y en tierra;
- pérdidas económicas de pescadores o de aquellos que se dedican a la maricultura;
- pérdidas económicas en el sector del turismo; y
- costes por restauración del medio ambiente.

La evaluación de las reclamaciones contra el Fondo de 1992 se efectúa conforme a criterios estipulados por los gobiernos de los Estados Miembros. Estos criterios, que se aplican a los tres Fondos, se exponen en el Manual de Reclamaciones del Fondo de 1992, que es una guía práctica para la presentación de reclamaciones de indemnización.

En varios siniestros importantes los FIDAC y el asegurador del propietario del buque han colaborado para establecer una oficina de reclamaciones local en el país donde ocurrió el derrame de hidrocarburos. Esto ha facilitado la tramitación de un elevado número de reclamaciones.

Según la índole de las reclamaciones, los FIDAC emplean peritos en los distintos campos para prestar asistencia en la evaluación de las mismas.

Estructura de los FIDAC

El Fondo de 1992 se rige por una Asamblea integrada por representantes de los gobiernos de todos los Estados Miembros. La Asamblea celebra una sesión ordinaria una vez al año. Esta elige un Comité Ejecutivo constituido por 15 Estados Miembros. La función principal del Comité Ejecutivo es aprobar la transacción de las reclamaciones de indemnización.

El Fondo Complementario tiene su propia Asamblea integrada por todos los Estados Miembros de dicho Fondo, mientras que el Fondo de 1971, que está en vías de liquidación, tiene un Consejo Administrativo, integrado por todos los antiguos Estados Miembros.

En las reuniones de los FIDAC están representadas, en calidad de observadores, organizaciones relacionadas con el transporte marítimo de hidrocarburos, como son las que representan a los propietarios de buques, los aseguradores marítimos y la industria petrolera, así como organizaciones dedicadas a la protección del medio ambiente. Sin embargo, las decisiones de los órganos rectores de los FIDAC son adoptadas únicamente por los gobiernos de los Estados Miembros.

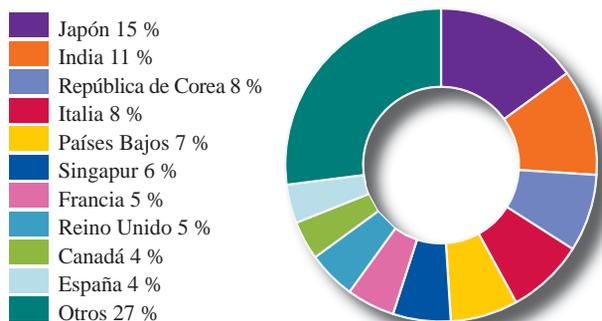
La Asamblea del Fondo de 1992 nombra al Director de los FIDAC, que es responsable del funcionamiento de los tres Fondos y dispone de amplios poderes para adoptar decisiones respecto a la transacción de las reclamaciones. Los Fondos tienen su sede en Londres y son administrados por una Secretaría común.

Financiamiento de los FIDAC

Los FIDAC se financian mediante contribuciones pagadas por toda entidad que haya recibido en el año civil pertinente más de 150 000 toneladas de hidrocarburos sujetos a contribución (es decir, crudos y/o fueloil pesado) en puertos o instalaciones terminales de un Estado Miembro, tras su transporte marítimo.

La recaudación de contribuciones se basa en informes sobre las cantidades de hidrocarburos recibidas por los distintos contribuyentes, que los gobiernos de los Estados Miembros deben presentar cada año a la Secretaría. Estas cantidades se utilizan como base de la recaudación, calculada para proporcionar las sumas suficientes para administrar los Fondos y pagar las reclamaciones aprobadas por los órganos rectores.

Hidrocarburos sujetos a contribución recibidos en los Estados Miembros en el año 2010:



Relaciones Exteriores

Además de cooperar estrechamente con otras organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales, el Director y el personal de los FIDAC participan habitualmente en seminarios, conferencias y talleres en todo el mundo, a fin de divulgar información sobre las actividades de los Fondos y promover el conocimiento del régimen internacional de indemnización.

Estados Miembros del Fondo de 1992

105 Estados para los que está en vigor el Convenio del Fondo de 1992 (al 31 diciembre de 2011) (Estados que también son Miembros del Fondo Complementario están marcados en **negrita**):

Albania	Filipinas	Nigeria
Alemania	Finlandia	Noruega
Angola	Francia	Nueva Zelanda
Antigua y Barbuda	Gabón	Omán
Argelia	Georgia	Países Bajos
Argentina	Ghana	Panamá
Australia	Granada	Papua Nueva Guinea
Bahamas	Grecia	Polonia
Bahrein	Guinea	Portugal
Barbados	Hungría	Qatar
Bélgica	India	Reino Unido
Belice	Irlanda	República Árabe Siria
Benin	Islandia	República de Corea
Brunei Darussalam	Islas Cook	República Dominicana
Bulgaria	Islas Marshall	República Islámica del Irán
Cabo Verde	Israel	República Unida de Tanzania
Camboya	Italia	Saint Kitts y Nevis
Camerún	Jamaica	Samoa
Canadá	Japón	San Vicente y las Granadinas
China ^{<1>}	Kenya	Santa Lucía
Chipre	Kiribati	Seychelles
Colombia	Letonia	Sierra Leona
Comoras	Liberia	Singapur
Congo	Lituania	Sri Lanka
Croacia	Luxemburgo	Sudáfrica
Dinamarca	Madagascar	Suecia
Djibouti	Malasia	Suiza
Dominica	Maldivas	Tonga
Ecuador	Malta	Trinidad y Tabago
Emiratos Árabes Unidos	Marruecos	Túnez
Eslovenia	Mauricio	Turquía
España	México	Tuvalu
Estonia	Mónaco	Uruguay
Federación de Rusia	Mozambique	Vanuatu
Fiji	Namibia	Venezuela (República Bolivariana de)

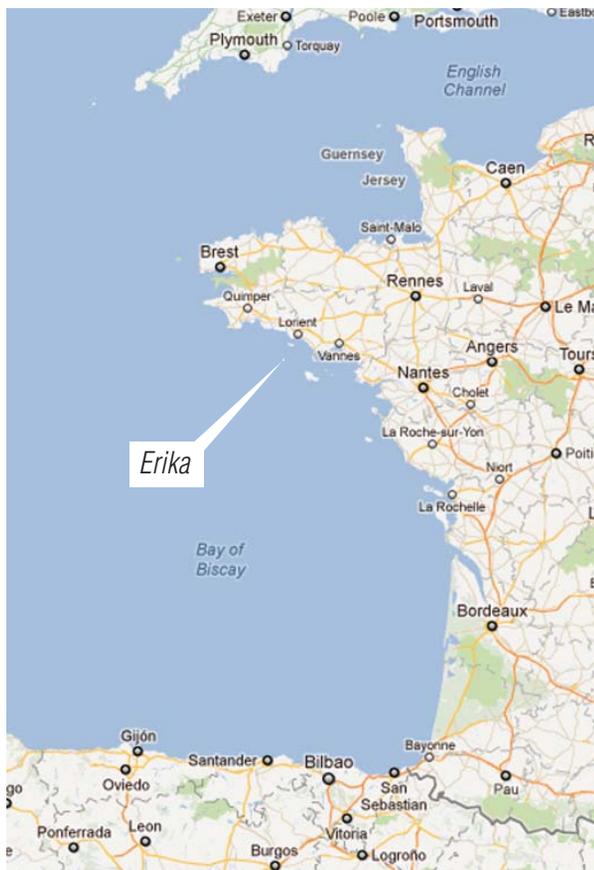
Además, durante 2011, Serbia, Senegal, Palau y Montenegro depositaron instrumentos de adhesión al Convenio del Fondo de 1992. El Convenio del Fondo de 1992 entrará en vigor para Serbia el 25 de mayo de 2012, para Senegal el 2 de agosto de 2012 y para Palau el 29 de septiembre de 2012. Asimismo, Montenegro depositó un instrumento de adhesión al Protocolo relativo al Fondo Complementario. El Convenio del Fondo de 1992 y el Protocolo relativo al Fondo Complementario entrarán en vigor para Montenegro el 29 de noviembre de 2012.

<1> El Convenio del Fondo de 1992 se aplica solamente a la Región Administrativa Especial de Hong Kong.

Erika

Fecha del siniestro	12 de diciembre de 1999
Lugar del siniestro	Bretaña (Francia)
Causa del siniestro	Rotura, hundimiento
Cantidad de hidrocarburos derramados (aproximada)	19 800 toneladas de fueloil pesado
Zona afectada	Costa occidental de Francia
Estado de abanderamiento del buque	Malta
Arqueo bruto	19 666 AB
Aseguradora P & I	Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Ltd. (Steamship Mutual)
Límite del CRC	€2 843 484 (£11 101 869)
STOPIA/TOPIA aplicable	No
Límite del CRC y del Fondo	€84 millones (£159 millones)
Indemnización pagada	€29,7 millones (£112,1 millones)
Procedimientos judiciales	Quedan pendientes 13 acciones judiciales. La cuantía total reclamada en estas acciones es de €9,9 millones (£17,2 millones).
Cuestiones específicas	Se llegó a un acuerdo global entre el Fondo de 1992, la Steamship Mutual, RINA y Total.

La conversión a libras esterlinas se ha efectuado sobre la base del tipo de cambio al 31 de octubre de 2011.



Datos relativos al mapa ©2011 Europa Technologies, Google, Tele Atlas, GeoBasis-DE/BKG (©2009)

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 franceses de salvamento marítimo.

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 4 800 toneladas en la sección de popa.

Impacto

Unos 400 kilómetros de litoral fueron afectados por el petróleo.

Operaciones de lucha contra el derrame

Pese a que la mayor parte de hidrocarburos se retiró del litoral y se completó con bastante rapidez, muchas zonas aún requerían una limpieza secundaria en el año 2000. Las operaciones para eliminar la contaminación residual empezaron en la primavera de 2001. Para la temporada de turismo estival de 2001, la limpieza secundaria prácticamente se había completado, con excepción de un pequeño número de sitios difíciles en la región del Loira Atlántico y las islas de Morbihan. Los esfuerzos de limpieza en estos sitios continuaron durante el otoño y, en su mayoría, quedaron concluidos en noviembre de 2001.

Se recogieron del litoral más de 250 000 toneladas de desechos oleosos, que fueron temporalmente almacenados. Total SA, la empresa petrolera francesa, recurrió a los servicios de un contratista para que se ocupase de eliminar los desechos recuperados, y la operación quedó concluida en diciembre de 2003. El coste de la eliminación de los residuos se estimó en unos €16 millones.

El Gobierno francés decidió que se extrajese el petróleo de las dos secciones del buque naufragado. Las operaciones de retirada de los 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 se escaparon cantidades significativas de hidrocarburos durante las operaciones.

Aplicabilidad de los Convenios

En el momento en que se produjo el siniestro, Francia era Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992) y en el Convenio del Fondo de 1992. De conformidad con el CRC de 1992, el *Erika* estaba asegurado por responsabilidad debida a la contaminación con la Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Ltd. (Steamship Mutual). 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 FFfr84 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 la aseguradora del propietario del buque, la 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.

La cuantía máxima disponible para la indemnización en virtud del CRC de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992 para el siniestro del *Erika* se calculó en 135 millones DEG, equivalente a FFfr1 211 966 811 o €184 763 149.

El nivel de pagos del Fondo de 1992 se limitó inicialmente al 50 % de la cuantía de las pérdidas o daños realmente sufridos por los respectivos demandantes. En enero de 2011, el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 decidió incrementar el nivel de pagos del 50 % al 60 % y, en junio de 2001, al 80 %. En abril de 2003 el nivel de pagos se incrementó al 100 %.

Reclamaciones de indemnización

Compromisos de Total SA y el Gobierno francés

Total SA se comprometió a no interponer reclamaciones contra el Fondo de 1992, o contra el fondo de limitación constituido por el propietario del buque o su asegurador, relativas a sus costes derivados de operaciones con respecto a los restos del naufragio, la limpieza de las orillas, la eliminación de los desechos oleosos y una campaña publicitaria destinada a restaurar la imagen de la costa

del Atlántico, en el caso, y en la medida en que, la presentación de tales reclamaciones culminase en que la cuantía total de las reclamaciones derivadas de este siniestro excediera de la cuantía máxima de indemnización disponible para este siniestro en virtud de los Convenios de 1992, es decir, 135 millones de DEG.

El Gobierno francés también se comprometió a no proceder con las reclamaciones de indemnización contra el Fondo de 1992 o el fondo de limitación establecido por el propietario del buque o su aseguradora, en el caso, y en la medida en que, la presentación de dichas reclamaciones culminase en que se excediera la cuantía máxima disponible en virtud de los Convenios de 1992. No obstante, las reclamaciones del Gobierno francés tendrían precedencia sobre cualquiera de las reclamaciones presentadas por Total SA si se dispusiera de fondos después de haber pagado íntegramente todas las demás reclamaciones.

Reclamaciones generales

A octubre de 2011, se habían presentado 7 131 reclamaciones de indemnización por un total de €388,9 millones. Se habían efectuado pagos de indemnización por un total de €129,7 millones, de los cuales, la Steamship Mutual, la aseguradora del propietario del buque, había abonado €12,8 millones y el Fondo de 1992 €116,9 millones^{<2>}.

Cuestiones jurídicas

Procedimientos penales en el Tribunal de lo Penal de Primera Instancia de París

Sobre la base del informe de un perito designado por un magistrado en el Tribunal de lo Penal de Primera Instancia 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), 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, tres compañías del Grupo Total (Total SA y dos filiales, Total Transport Corporation (TTC), el fletador por viaje del *Erika*, y Total Petroleum Services LTD (TPS), el agente de TTC) y algunos de sus ejecutivos. Varios demandantes, incluido el Gobierno francés y varias autoridades locales, se unieron a los procedimientos penales como partes civiles, reclamando una indemnización de €400 millones.

El Tribunal de lo Penal de Primera Instancia dictó su sentencia en enero de 2008.

En su sentencia, el Tribunal de lo Penal de Primera Instancia halló a las cuatro partes siguientes responsables en lo penal por haber causado contaminación: 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, como sigue:

^{<2>} Para más información sobre la evaluación y pago de la reclamación presentada por el Estado francés en concepto de los costes sufragados por las operaciones de limpieza, se hace referencia al Informe Anual de 2008, páginas 79 y 80.

- el representante del propietario del buque y el presidente de la empresa gestora fueron hallados culpables por no haber realizado el debido mantenimiento, lo que condujo a la corrosión general del buque;
- RINA fue hallado culpable de haber cometido una imprudencia en la renovación del certificado de clasificación del *Erika* sobre la base de una inspección por debajo de las normas de la profesión; y
- Total SA fue hallada culpable de imprudencia en la ejecución de las operaciones de inspección previas al fletamento del *Erika*.

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.

En cuanto a la responsabilidad civil, la sentencia halló a las cuatro partes condenadas mancomunada y solidariamente responsables de los daños causados por el siniestro.

La sentencia consideró que Total SA no podía prevalerse del beneficio de la disposición de encauzamiento contemplada en el artículo III 4 c) del CRC de 1992, ya que no era el fletador del *Erika*. La sentencia consideró que el fletador era una de las filiales de Total SA.

La sentencia consideró que las otras tres partes, RINA en particular, tampoco estaban protegidas por las disposiciones de encauzamiento del CRC de 1992, ya que no entraban en la categoría de personas que prestan servicios para el buque. La sentencia concluyó que debía aplicarse el derecho interno francés a las cuatro partes y que, por consiguiente, estas tenían responsabilidad civil por las consecuencias del siniestro.

La indemnización concedida a las partes civiles por el Tribunal de lo Penal de Primera Instancia está fundamentada en el derecho francés. El Tribunal halló que el régimen de los Convenios de 1992 no privaba a las partes civiles de su derecho a obtener indemnización por sus daños en los tribunales de lo penal y concedió a los demandantes en el proceso indemnización por pérdidas económicas, daños a la imagen de varias regiones y municipios, daños morales y daños al medio ambiente. El Tribunal determinó que los daños totales ascendían a €192 millones.

El Tribunal de Primera Instancia de lo Penal reconoció el derecho a indemnización por daños al medio ambiente a una autoridad local con poderes especiales para la protección, gestión y conservación de un territorio. La sentencia también reconoció a la asociación dedicada a la protección del medio ambiente el derecho a pedir indemnización, no solamente por el daño moral causado a los intereses colectivos que tienen por objeto defender, sino también por los daños al medio ambiente, que afectan a los intereses colectivos que tienen una misión de salvaguardar.

Las cuatro partes halladas responsables en lo penal y unas 70 partes civiles apelaron contra la sentencia.

Tras la sentencia, Total efectuó pagos voluntarios a la mayoría de las partes civiles, incluido el Gobierno francés, por un total de €71,3 millones.

Proceso penal en el Tribunal de Apelación de París

El Tribunal de Apelación de París dictó su sentencia en marzo de 2010.

En su decisión, el Tribunal de Apelación confirmó la sentencia del Tribunal de lo Penal de Primera Instancia que había atribuido la responsabilidad penal por el delito de haber causado contaminación: 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 Tribunal de Apelación confirmó también las multas impuestas.

En cuanto a la responsabilidad civil, en su sentencia, el Tribunal de Apelación dictaminó que:

- el representante del propietario matriculado del *Erika* era un ‘agente del propietario’ de acuerdo con la definición del artículo III 4 a) y que, aunque en teoría tenía derecho a beneficiarse de las disposiciones de encauzamiento del CRC de 1992, había actuado temerariamente y a sabiendas de que probablemente ocasionaría daños, con lo cual perdía la protección en tales circunstancias. Por tanto, el Tribunal de Apelación confirmó la sentencia sobre su responsabilidad civil;
- el presidente de la empresa gestora (Panship) era el agente de una compañía que prestaba servicios para el buque (artículo III 4 b)) y como tal no estaba protegido por las disposiciones de encauzamiento del CRC de 1992;

Operaciones de limpieza del litoral en la bahía de Bourgneuf, Bouin, Vendée



- la sociedad de clasificación RINA no puede ser considerada como una ‘persona que presta servicios para el buque’, según la definición del apartado b), párrafo 4, artículo III del CRC de 1992. En efecto, el Tribunal dictaminó que, al expedir certificados oficiales y de seguridad, la sociedad de clasificación había actuado como agente del Estado maltés (el Estado de abanderamiento). El Tribunal halló también que la sociedad de clasificación hubiese podido prevalerse de la inmunidad de jurisdicción como lo haría el Estado maltés, pero que en las circunstancias se consideraba que había renunciado a dicha inmunidad por no haberla invocado en una etapa previa del proceso; y
- Total SA era el fletador ‘*de facto*’ del *Erika* y, en consecuencia, podía beneficiarse de la disposición de encauzamiento del apartado c), párrafo 4, artículo III del CRC de 1992, dado que no podía considerarse que la imprudencia cometida al inspeccionar el *Erika* hubiese sido con la intención de causar tales daños, o temerariamente y a sabiendas de que probablemente originaría tales daños. El Tribunal de Apelación halló así que Total SA podía beneficiarse de las disposiciones de encauzamiento contempladas en el CRC de 1992 y, por tanto, no tenía responsabilidad civil. El Tribunal de Apelación decidió también que los pagos voluntarios efectuados por Total SA a las partes civiles, incluido el Gobierno francés tras la sentencia del Tribunal de lo Penal de Primera Instancia eran pagos finales que no podían recuperarse de las partes civiles.

En cuanto a daños a la reputación, a la imagen, daños morales y ambientales, el Tribunal de Apelación, en su sentencia, aceptó no solo daños materiales (limpieza, medidas de restauración y daños a la propiedad) y pérdidas económicas, sino también daños morales debidos a la contaminación, incluida la pérdida de disfrute, daños a la reputación e imagen de marca y daños morales derivados de los daños al patrimonio natural. La sentencia del Tribunal de Apelación ha confirmado los derechos a indemnización por daño moral concedidos por el Tribunal de lo Penal de Primera Instancia a varias autoridades locales y además ha aceptado reclamaciones por daño moral presentadas por otras partes civiles.

El Tribunal de Apelación ha aceptado también el derecho a indemnización por daños puramente ambientales, es decir, daños a recursos ambientales no comercializables que constituyen un

interés colectivo legítimo. El Tribunal de Apelación consideró que era suficiente que la contaminación afectase al territorio de una autoridad local para que dicha autoridad pudiese reclamar por los daños directos o indirectos ocasionados por la contaminación. El Tribunal de Apelación ha concedido indemnización por daños puramente ambientales a las autoridades locales y a asociaciones de protección del medio ambiente.

Las cuantías concedidas por el Tribunal de Apelación se resumen en el cuadro a continuación:

Considerando las cuantías pagadas en concepto de indemnización por Total SA tras la sentencia del Tribunal de lo Penal de Primera Instancia, el saldo restante de indemnización a cargo del representante del propietario del buque (Tevere Shipping), el presidente de la empresa gestora (Panship Management and Services Srl.) y la sociedad de clasificación (RINA) es de €32,5 millones.

Alrededor de 50 partes, incluidos el representante de Tevere Shipping, RINA y Total SA, han apelado al Tribunal Supremo francés (Tribunal de Casación).

Se espera que el Tribunal de Casación dicte su sentencia en noviembre de 2012.

Procedimientos judiciales que afectan al Fondo de 1992
Setecientos noventa y seis demandantes incoaron acciones judiciales contra el propietario del buque, la Steamship Mutual y el Fondo de 1992. A octubre de 2011 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. Aún están pendientes 13 acciones judiciales. La cuantía total reclamada en las acciones pendientes, sin incluir las reclamaciones de Total, es de unos €19,9 millones.

El Fondo de 1992 continúa dialogando con los demandantes cuyas reclamaciones no han caducado con miras a alcanzar acuerdos extrajudiciales si resultase apropiado.

Daños concedidos	Tribunal de lo Penal de Primera Instancia (millones de €)	Tribunal de lo Penal de Apelación (millones de €)
Daños materiales	163,91	165,4
Daños morales (pérdida de disfrute, daños a la reputación y a la imagen de marca, daños morales derivados de daños al patrimonio natural)	26,92	34,1
Daños puramente ambientales	1,32	4,3
Total	192,15 (£166 millones)	203,8 (£176 millones)

Procedimientos judiciales del Municipio de Mesquer contra Total SA

El Municipio de Mesquer había entablado una acción judicial contra Total SA ante los tribunales franceses, alegando que la carga a bordo del *Erika* era en realidad residuos según el Derecho europeo. El Tribunal de Casación transfirió el caso al Tribunal de Apelación de Burdeos para que decidiese si Total SA tenía una parte de responsabilidad en la contaminación causada por el siniestro del *Erika*^{<3>}.

A octubre de 2011, el Tribunal de Apelación de Burdeos aún no ha dictado su decisión. Se confía en que se esperará a la decisión del Tribunal de Casación en relación con los procesos penales.

No ha habido novedades respecto a estos procedimientos judiciales en 2011.

Acuerdo global

En su sesión de julio de 2011, el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 autorizó al Director en funciones a alcanzar un acuerdo global entre el Fondo de 1992, la Steamship Mutual (actuando en nombre propio y también en nombre de los intereses del propietario del buque), Registro Italiano Navale (RINA) y Total respecto al siniestro del *Erika*.

El principal objetivo del acuerdo global era asegurar que las partes civiles a las que la sentencia del Tribunal de lo Penal de Apelación de París había otorgado indemnización, la recibiesen lo antes posible.

En octubre de 2011, se informó a la Secretaría que 47 de las 58 partes civiles (81 %) a las que se había otorgado indemnización, o bien han firmado un protocolo con RINA o han expresado su acuerdo de que RINA les pague las cuantías otorgadas por el Tribunal de lo Penal de Apelación de París. Estas partes civiles representan el 99 % del total de las cuantías otorgadas por el Tribunal de Apelación.

<3> Para más información sobre las consideraciones del Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 en 2007 y 2008, y la decisión dictada por el Tribunal de Casación en diciembre de 2008, se hace referencia al Informe Anual de 2008, páginas 88 a 90.

Como la inmensa mayoría de las partes civiles a las que había otorgado indemnización el Tribunal de lo Penal de Apelación de París han acordado recibir indemnización, el 14 de octubre de 2011 el Director en funciones, en nombre del Fondo de 1992, firmó un acuerdo global con la Steamship Mutual, RINA y Total.

El acuerdo global se ha formalizado en cuatro acuerdos como sigue:

Acuerdo general de cuatro partes

Conforme al acuerdo general de cuatro partes, el Fondo de 1992, la Steamship Mutual, RINA y Total se han comprometido a retirar todos los procedimientos contra las otras partes en el acuerdo y, además, han renunciado a todo derecho a incoar toda reclamación o acción que pudieran tener en relación con el siniestro del *Erika* contra cualquiera de las demás partes en el acuerdo.

Acuerdo transaccional entre la Steamship Mutual y el Fondo de 1992

Se ha firmado un acuerdo bilateral entre la Steamship Mutual y el Fondo de 1992 por el que:

- la Steamship Mutual se ha comprometido a pagar al Fondo de 1992 una suma global de €2,5 millones como contribución al acuerdo;
- el Fondo de 1992 se ha comprometido a renunciar a todas las reclamaciones contra la Steamship Mutual y abandonar todas las acciones pendientes contra esta;
- la Steamship Mutual se ha comprometido a renunciar a toda reclamación contra el Fondo de 1992; y
- el Fondo de 1992 se ha comprometido a cumplir toda sentencia contra la Steamship Mutual y/o el Fondo de 1992 y ha acordado indemnizar a la Steamship Mutual si se ejecutan sentencias contra esta.

Procesadora de pescado en Noirmoutier



Acuerdo transaccional entre RINA y el Fondo de 1992

Se ha firmado un acuerdo bilateral entre RINA y el Fondo de 1992 por el que:

- RINA se ha comprometido a pagar a las partes civiles que suscriban el acuerdo las cuantías otorgadas por la decisión del Tribunal de lo Penal de Apelación de París;
- el Fondo de 1992 se ha comprometido a renunciar a todas las reclamaciones contra RINA. El Fondo de 1992 se ha comprometido además a abandonar todas las acciones pendientes contra RINA; y
- RINA se ha comprometido también a renunciar a toda reclamación contra el Fondo de 1992.

Acuerdo transaccional entre Total y el Fondo de 1992

Se ha firmado un acuerdo bilateral entre Total y el Fondo de 1992 por el que:

- Total se ha comprometido a renunciar a todas las reclamaciones contra el Fondo de 1992 y a abandonar todas las acciones pendientes contra este; y
- el Fondo de 1992 se ha comprometido a renunciar a todas las reclamaciones contra Total y a abandonar todas las acciones pendientes contra esta.

Consideraciones

El principal objetivo del acuerdo global era asegurar que las partes civiles a las que la sentencia del Tribunal de lo Penal de Apelación de París había otorgado indemnización, la recibiesen lo antes posible. La inmensa mayoría, 47 de las 58 partes civiles (81 %), que representan el 99 % de las cuantías otorgadas por el Tribunal de lo Penal de Apelación de París, han acordado recibir indemnización.

La cuantía total disponible para pagar indemnización por este siniestro conforme a los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992 es de unos €184,7 millones. Se han hecho pagos de indemnización por un total de €129,7 millones. Por lo tanto, quedan ahora unos €55 millones disponibles para indemnización.

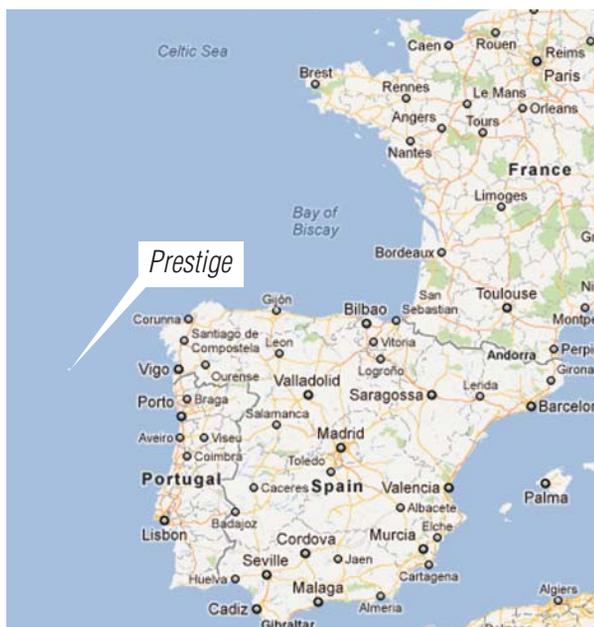
Conforme al acuerdo global, el Fondo de 1992 continuará tramitando las 13 acciones judiciales pendientes incoadas contra él por un total de unos €19,9 millones y pagará conforme a las sentencias.

Como consecuencia del acuerdo global, y las contribuciones varias de las partes en el acuerdo, el Fondo de 1992 podrá reembolsar a sus contribuyentes.

Prestige

Fecha del siniestro	13 de noviembre de 2002
Lugar del siniestro	Galicia (España)
Causa del siniestro	Rotura y hundimiento
Cantidad de hidrocarburos derramados (aproximada)	63 200 toneladas de fueloil pesado
Zona afectada	España, Francia y Portugal
Estado de abanderamiento del buque	Bahamas
Arqueo bruto	42 820 AB
Aseguradora P & I	London Steamship Owners' Mutual Insurance Association Ltd. (London Club)
Límite del CRC	€22 777 986 (£19,7 millones)
STOPIA/TOPIA aplicable	No
Límite del CRC y del Fondo	€71,5 millones (£148,2 millones)
Indemnización pagada	€14 millones (£99 millones) al Gobierno de España €328 488 (£283 944) al Gobierno de Portugal
Procedimientos judiciales	<ol style="list-style-type: none"> 1. En España, además de la investigación de la causa del siniestro, se han incoado procedimientos penales contra el capitán, el primer oficial, el jefe de máquinas del <i>Prestige</i> y un funcionario que intervino en la decisión de no permitir que el buque entrase en un puerto de refugio. Durante el proceso se han presentado unas 2 285 reclamaciones de indemnización. 2. En Francia continúan pendientes acciones civiles de 123 reclamantes en diversos tribunales del país. 3. En Portugal se entablaron procedimientos judiciales pero se abandonaron tras un acuerdo con el Gobierno portugués. 4. En los Estados Unidos, el Estado español inició una acción judicial contra ABS, la sociedad de clasificación que certificó el <i>Prestige</i>.

La conversión a libras esterlinas se ha efectuado sobre la base del tipo de cambio al 31 de octubre de 2011.



Datos relativos al mapa ©2011 Europa Technologies, GIS Innovatsia, GGeoBasis-DE/BKG (©2009), Google, Tele Atlas, Transnavicom

Siniestro

El 13 de noviembre de 2002, el petrolero *Prestige* (42 820 AB), matriculado en las Bahamas, que transportaba 76 972 toneladas de fueloil pesado, empezó a escorarse y a derramar hidrocarburos a unos 30 kilómetros del Cabo Finisterre, en 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. Se calcula que debido a la rotura y el hundimiento se derramaron unas 63 272 toneladas de carga. Durante las semanas siguientes continuó la fuga de hidrocarburos del pecio a un ritmo decreciente. Posteriormente, el Estado español calculó que quedaban en el pecio aproximadamente 13 800 toneladas de carga.

Impacto

Debido a la naturaleza altamente persistente de la carga del *Prestige*, los hidrocarburos derramados fueron a la deriva con los vientos y las corrientes durante mucho tiempo, cubriendo grandes distancias. Los hidrocarburos contaminaron fuertemente la costa occidental de Galicia y finalmente se desplazaron hasta el Golfo de Vizcaya, afectando la costa norte de España y Francia. Se detectaron vestigios de hidrocarburos en el Reino Unido (las Islas Anglonormandas, la Isla de Wight y Kent).

Operaciones de lucha contra el derrame

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

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.

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 llevadas a cabo por dicha oficina pasaron a la Oficina de reclamaciones de Lorient, que lleva las reclamaciones del siniestro 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.

Aplicabilidad de los Convenios

En el momento del siniestro, España, Francia y Portugal eran Partes en el Convenio de Responsabilidad Civil y el Convenio del Fondo de 1992. El *Prestige* estaba asegurado por responsabilidad por la contaminación ocasionada por hidrocarburos en la London Steamship Owners' Mutual Insurance Association Ltd. (London Club).

La cuantía de limitación aplicable al *Prestige* conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992) es aproximadamente 18,9 millones DEG o €2 777 986. En 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 CRC de 1992.

La cuantía máxima de indemnización en virtud del CRC de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992 es de 135 millones DEG por siniestro. Esto incluye la cantidad pagada por el propietario del buque y su aseguradora (artículo 4.4 del Convenio del Fondo de 1992) convertida a la moneda nacional, utilizando como base el valor que tenga la moneda de que se trate en relación con el DEG en la fecha de la decisión de la Asamblea como la primera fecha de 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 Ejecutivo de dicha sesión, es decir, el 7 de febrero de 2003. Por consiguiente, 135 millones DEG corresponden a €1 715 207 03.

Nivel de pagos

A diferencia de la política adoptada por los aseguradores en casos anteriores de los FIDAC, 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.

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 Ejecutivo 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.

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.

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 tuviera que mantener 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 las posibles reclamaciones futuras, 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 reclamaciones admisibles finales rebasaran las siguientes sumas:

Estado	Estimación de las reclamaciones finales admisibles (€) (cifras redondeadas)
España	500 millones
Francia	70 millones
Portugal	3 millones
Total	573 millones (£495 millones)

El Director, por consiguiente, consideró que el nivel de pagos podría incrementarse al 30 %^{<4>} si se proporcionase 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.

En diciembre de 2005, el Gobierno portugués informó al Fondo de 1992 que no facilitaría ninguna garantía bancaria y que, por consiguiente, solo 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, como consecuencia, en marzo de 2006 se efectuó un pago de €56 365 000. A petición del Estado español, el Fondo de 1992 retuvo un millón de euros con el fin de realizar pagos a un 30 % de las cantidades evaluadas con respecto

de las reclamaciones individuales que se habían presentado ante la Oficina de reclamaciones en España. Estos pagos se efectuarían en nombre del Estado 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 Estado español. El Gobierno español se comprometió a efectuar pagos a esos reclamantes hasta el 30 % de la cuantía evaluada por el London Club y el Fondo de 1992 si la cuantía de un millón de euros fuese insuficiente para pagar a todos los reclamantes que presentaron 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 con efecto a partir del 5 de abril de 2006.

Reclamaciones de indemnización

Perspectiva general – España

A octubre de 2011, la Oficina de reclamaciones de La Coruña había recibido 845 reclamaciones por un total de €1 037 millones. Entre ellas figuran 15 reclamaciones del Gobierno español por un total de €984,8 millones. El cuadro abajo presenta un desglose de las diferentes categorías de las reclamaciones.

A octubre de 2011, 753 (90,72 %) de las reclamaciones que no eran del Gobierno español se habían evaluado en €3,8 millones. Se han efectuado pagos provisionales por un total de €64 976 respecto a 175 de las reclamaciones evaluadas, fundamentalmente al 30 % de la cuantía evaluada. A la hora de calcular los pagos provisionales, se han deducido los pagos de indemnización que el Gobierno español efectuó a los reclamantes. Quedan 65 reclamaciones pendientes de respuesta del reclamante y cinco están en proceso. Se han rechazado 429 reclamaciones

Categoría de la reclamación	Reclamaciones presentadas	Cuantía reclamada (€)	Número de reclamaciones evaluadas	Cuantía evaluada (€)	Número de reclamaciones pagadas	Cuantía pagada (€)
Daños materiales	232	2 066 103	211	318 885	22	8 034
Limpieza	17	3 011 744	11	351 037	2	1 191
Maricultura	14	20 198 328	14	518 469	2	144 263
Pesca y marisqueo	180	3 610 886	136	241 383	9	7 451
Turismo	14	688 303	14	17 742	4	5 323
Elaboradores/vendedores de pescado	299	20 836 857	294	2 111 945	115	359 108
Varios	74	1 775 068	73	231 809	21	39 606
Gobierno español	15	984 827 922	15	300 239 351	15	113 920 000
Total	845	1 037 015 211 (£896 millones)	768	304 030 621 (£263 millones)	190	114 484 976 (£99 millones)

<4> €171,5 millones/€573 millones = 29,9 %.

(por un total de €38 millones) y 19 han sido retiradas por los reclamantes. Las demás reclamaciones no se han podido evaluar debido a que la documentación remitida a octubre de 2011 era insuficiente para llevar a cabo una evaluación.

Perspectiva general – Francia

A octubre de 2011, se habían recibido 482 reclamaciones por un total de €109,7 millones en la Oficina de reclamaciones de Lorient. Entre ellas figuran las reclamaciones del Gobierno francés por un total de €67,5 millones. El cuadro en esta página presenta un desglose de las diferentes categorías de las reclamaciones.

A octubre de 2011, de las 482 reclamaciones presentadas ante la Oficina de reclamaciones se había evaluado un 94 %. Cuatrocientas cincuenta y cinco reclamaciones se habían evaluado en €57,5 millones y, respecto de 361 reclamaciones, se habían efectuado pagos provisionales al 30 % de la cantidad evaluada por un total de €5,6 millones. Las reclamaciones restantes están a la espera de una respuesta de los reclamantes o se están examinando de nuevo a raíz del desacuerdo de los reclamantes con la cuantía evaluada. Se habían rechazado 58 reclamaciones por un total de €3,8 millones porque los reclamantes no habían demostrado haber sufrido pérdidas debido al siniestro. Los reclamantes habían retirado cuatro reclamaciones por un total aproximado de €63 000.

Perspectiva general – 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 €28 488, correspondiente al 15 % de la evaluación definitiva. Este pago no excluye un nuevo pago al Estado portugués en el caso de que el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 incrementase incondicionalmente el nivel de pagos.

Reclamaciones presentadas por el Estado español

El Estado español presentó un total de 15 reclamaciones por una cuantía de €984,8 millones. Las reclamaciones del Estado español se refieren a los costes contraídos respecto a las operaciones de limpieza en el mar y en tierra, la extracción de los hidrocarburos del pecio, los pagos de indemnización efectuados en relación con el derrame sobre la base de la legislación nacional (Reales Decretos Ley)^{<5>}, la desgravación fiscal a empresas afectadas por el derrame, los costes de administración, los costes relativos a campañas publicitarias, los costes contraídos por administraciones locales y pagados por el Estado, los costes contraídos por 67 ayuntamientos que habían sido pagados por el Estado, los costes contraídos por las regiones de Galicia, Asturias, Cantabria, País Vasco y los costes contraídos respecto al tratamiento de los residuos oleosos.

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.

Categoría de la reclamación	Reclamaciones presentadas	Cuantía reclamada (€)	Reclamaciones evaluadas	Cuantía evaluada (€)	Reclamaciones pagadas	Cuantía pagada (€)
Daños materiales	9	87 772	9	17 120	7	5 136
Limpieza	61	10 512 569	53	4 550 317	47	1 286 237
Maricultura	126	2 336 501	120	460 011	90	131 955
Marisqueo	3	116 810	3	16 613	1	4 984
Embarcaciones de pesca	59	1 601 717	59	624 163	49	182 983
Turismo	195	25 166 131	185	13 081 322	154	3 880 177
Elaboradores/ vendedores de pescado	9	301 446	8	101 355	5	29 072
Varios	19	2 029 820	17	182 074	8	39 828
Gobierno francés	1	67 499 154	1	38 481 121	0	0
Total	482	109 651 920 (€95 millones)	455	57 514 096 (€50 millones)	361	5 560 372 (€4,9 millones)

<5> Para los pormenores respecto al plan de indemnización establecido por el Gobierno español se hace referencia al Informe Anual de 2006, páginas 109 a 111.

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 inadmisibles. De conformidad con la decisión del Comité Ejecutivo, la reclamación ha sido evaluada en €9,5 millones^{<6>}.

Pagos al Estado español

La primera reclamación recibida del Estado 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 correspondiente al 15 % de la evaluación provisional. El Fondo de 1992 también hizo 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 correspondiente a la diferencia entre el 15 % de €383,7 millones (esto es €57 555 000) y el 15 % de la cuantía preliminar evaluada de la reclamación del Estado (€16 050 000). Ese pago se efectuó contra una garantía bancaria que proporcionó el Estado español, que cubre la diferencia mencionada anteriormente (esto es, €41 505 000) del Instituto de Crédito Oficial, un banco español de gran solvencia en el mercado financiero, y el compromiso del Estado español de reembolsar toda cuantía del pago que decida el Comité Ejecutivo o la Asamblea. En marzo de 2006, el Fondo de 1992 efectuó un pago adicional de €6 365 000 al Estado español.

Evaluación de las reclamaciones del Estado español

Las reclamaciones del Gobierno español, por un total de €84,8 millones, se han evaluado en €300,2 millones.

Las razones de la diferencia entre las cuantías reclamadas y las evaluadas, en lo que se refiere a las reclamaciones del Estado español, son principalmente las siguientes:

- costes incurridos en las operaciones de limpieza: al aplicar los criterios técnicos de carácter razonable del Fondo, se encontró una desproporción entre la lucha contra el derrame realizada por el Estado español y la contaminación y amenaza de la misma en lo que se refiere a los recursos humanos y materiales empleados y también respecto a la duración de las operaciones;
- reclamación subrogada por los pagos de indemnización efectuados en el sector de la pesca en relación con el derrame sobre la base de la legislación nacional, incluida la desgravación fiscal para compañías afectadas por el derrame: algunos de esos pagos y desgravación fiscal tenían el carácter de ayudas y se efectuaron a la población en las zonas afectadas sin considerar

los daños o pérdidas sufridos por los destinatarios de los pagos. La evaluación de esas reclamaciones realizada por el Fondo se basó en una estimación de las pérdidas realmente sufridas por el sector de la pesca;

- IVA: la cuantía reclamada por el Estado español incluía el IVA. Como el Estado recobra los pagos del IVA, se han deducido las cuantías correspondientes; y
- como se ha observado anteriormente, la cuantía evaluada se limita a algunos de los costes contraídos en 2003, antes de la extracción de los hidrocarburos del pecio, respecto a la operación de sellado de las fugas de hidrocarburos del pecio, y varios reconocimientos y estudios que tenían trascendencia para la evaluación del riesgo de contaminación planteado.

Reclamación presentada por el Estado francés

El Gobierno francés presentó reclamaciones por una cuantía de €67,5 millones respecto a los costes contraídos por limpieza y medidas preventivas. El Fondo de 1992 y el London Club evaluaron las reclamaciones en €38,5 millones y se envió una carta al Gobierno explicando la evaluación de sus reclamaciones.

En noviembre de 2009 se celebró una reunión entre la Secretaría, sus expertos y el Gobierno francés para examinar la evaluación de las reclamaciones del Gobierno. En esta reunión, la Secretaría se comprometió a presentar al Gobierno francés información más detallada sobre la evaluación. Como se solicitó, se envió una carta al Gobierno francés con un desglose detallado de la evaluación de las reclamaciones.

Cuestiones jurídicas

Investigaciones sobre la causa del siniestro^{<7>}

La Autoridad Marítima de las Bahamas (la autoridad del Estado de abanderamiento) llevó a cabo una investigación sobre la causa del siniestro. En noviembre de 2004 se publicó un informe de la investigación.

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.

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)).

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.

<6> Para los pormenores respecto a la evaluación de la reclamación en lo que respecta al coste incurrido en la remoción de los hidrocarburos del pecio, véase el Informe Anual 2006, páginas 111 a 114.

<7> En el Informe Anual de 2005, páginas 116 a 119, figura un resumen de los resultados de las investigaciones respecto a la causa del siniestro llevados a cabo por la Autoridad Marítima de las Bahamas, el Ministerio de Fomento de España y el Ministerio de Transporte y del Mar de Francia.

Procedimientos judiciales

Investigación penal en España

Poco después del siniestro, el Juzgado de lo Penal de Corcubión (España) inició una investigación sobre la causa del siniestro para determinar si pudiera derivarse responsabilidad penal de los hechos. En julio del 2010, dicho Juzgado decidió que cuatro personas deberían someterse a juicio por responsabilidad civil y penal a consecuencia del derrame de hidrocarburos del *Prestige*: el capitán, el primer oficial, el jefe de máquinas del *Prestige* y el funcionario que había intervenido en la decisión de no permitir que el buque entrase en un puerto de refugio en España. En su decisión, el Juzgado manifestó que el London Club y el Fondo de 1992 eran directamente responsables por los daños que resultaron del siniestro así como mancomunada y solidariamente responsables.

Asimismo, el Juzgado decidió que la responsabilidad civil subsidiaria correspondía al propietario del buque, la empresa gestora y el Estado español. En su decisión, el Juzgado solicitó que las partes con responsabilidad civil aportaran una garantía que cubriese su responsabilidad hasta sus límites legales respectivos.

El Fondo de 1992 solicitó al Juzgado que reconsiderara dicha decisión, por motivos de índole pública, dado que pedir al Fondo de 1992 que aportara una garantía al Juzgado infringía el espíritu del Convenio del Fondo de 1992 y las obligaciones del tratado incurridas por España. En sus alegatos, el Fondo de 1992 argumentaba que el objetivo del Fondo era indemnizar a las personas que sufrieron daños causados por la contaminación según el Convenio del Fondo de 1992, que el Fondo ya había pagado una parte considerable de las reclamaciones que resultaron del siniestro del *Prestige*, y que aún quedaban reclamaciones pendientes en Francia y en Portugal que el Fondo tendría que indemnizar. El Fondo de 1992 también argumentó que la solicitud de que el Fondo aportara garantías le impediría indemnizar a las víctimas que no eran parte de los procedimientos penales y que, por tanto, también impediría que el Fondo cumpliera con su objetivo.

El Tribunal de Apelación dictó una resolución en la que reconocía las dificultades de combinar el derecho procesal interno con las disposiciones del Convenio y, al tiempo que confirmó la decisión del Juzgado de lo Penal de Corcubión, declaró que la cantidad ya pagada por el Fondo de 1992 quedaría excluida de los procedimientos. Igualmente, declaró que el Fondo tenía la posibilidad de aportar garantía por el resto de sus límites, si en última instancia se le reclama esta seguridad.

El procedimiento será transferido a otro tribunal, la Audiencia Provincial de La Coruña, que llevará a cabo el juicio penal. Se espera que a finales de 2012 comience la audiencia sobre los méritos civiles y penales del caso.

Procedimientos civiles en España

A octubre de 2011 se habían presentado unas 2 285 reclamaciones en los procedimientos judiciales ante el Juzgado de lo Penal de Corcubión. Esta cifra incluye una acción legal promovida por el Gobierno español, no solo en su propio nombre, sino también

en nombre de las autoridades regionales y locales y de otros reclamantes o grupos de reclamantes. En la cifra mencionada anteriormente también se incluyen 122 reclamaciones de partes francesas. Algunos de los reclamantes en los procedimientos habían presentado igualmente una reclamación a la Oficina de reclamaciones de La Coruña.

Los expertos contratados por el Fondo de 1992 han evaluado las reclamaciones presentadas por reclamantes individuales en España por un total de € 144 334. Se han efectuado pagos provisionales por un total de €54 968 al 30 % de la cuantía evaluada, teniendo en cuenta las ayudas recibidas, en su caso. En 407 de las acciones judiciales los reclamantes han recibido pagos como resultado de un acuerdo con el Gobierno español. La evaluación de estas reclamaciones está incluida en la reclamación subrogada presentada por el Estado español. A octubre de 2011, las reclamaciones presentadas por los reclamantes franceses estaban siendo evaluadas.

El Juzgado de lo Penal de Corcubión designó a varios peritos judiciales para que examinaran las reclamaciones presentadas en el proceso penal. En enero de 2010, los expertos designados por el Juzgado presentaron un informe de evaluación. Los expertos contratados por el Fondo de 1992 examinaron el informe y concluyeron que, en general, los peritos judiciales habían notado la falta de documentación justificativa presentada en la mayoría de las reclamaciones. En sus evaluaciones, los peritos judiciales, en la mayoría de los casos, no examinaron la relación de causalidad entre el daño y la contaminación. En algunos casos, la cantidad asignada por el Fondo de 1992 es superior a la evaluación de los peritos judiciales, debido al hecho de que los expertos del Fondo de 1992 tuvieron más información disponible, lo que permite una evaluación más detallada de las reclamaciones.

Los expertos del Fondo de 1992 están ultimando la evaluación de las reclamaciones civiles presentadas ante el Juzgado de lo Penal, a fin de intentar alcanzar acuerdos extrajudiciales con los reclamantes, cuando sea posible, y estar preparados para presentar los alegatos de la defensa cuando comience la audiencia.

Procedimientos jurídicos generales en Francia

Doscientos treinta y dos reclamantes, entre ellos el Gobierno francés, entablaron 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 €11 millones, incluidos €67,7 millones reclamados por el Gobierno.

Ciento nueve de estos reclamantes han retirado sus acciones. Por consiguiente, las acciones de 123 reclamantes están pendientes en los tribunales por reclamaciones de indemnización por un total de €83,6 millones.

Los tribunales han otorgado la suspensión de los procedimientos en 20 acciones judiciales, bien para dar tiempo a las partes para que discutan sus reclamaciones fuera de los tribunales o hasta que se conozca el resultado de los procesos penales de Corcubión.

Unos 122 reclamantes franceses, incluidos varios municipios, se han unido al proceso judicial en Corcubión, España.

Sentencia del Tribunal de Apelación de Rennes, Francia

Dos propietarios de buques de pesca incoaron una acción en la que reclamaban €19 333 por pérdida de ingresos sufrida supuestamente por la reducción de la población de anchoas como resultado del siniestro del *Prestige* y €1 000 por el reemplazo de una red de pesca dañada por los hidrocarburos. El Fondo de 1992 había evaluado los daños sufridos por la red en € 000 y rechazó la reclamación por pérdida de ingresos, ya que no se estableció una relación de causalidad suficiente entre la contaminación y la supuesta pérdida. En una sentencia dictada en mayo de 2009, el Tribunal acordó con el Fondo de 1992 la evaluación de la reclamación por pérdida de ingresos efectuada y rechazó la reclamación. En cuanto a la reclamación relativa a la red de pesca, el Tribunal evaluó los daños en € 000 que debían pagarse al nivel actual (30 %) de los pagos aplicado por el Fondo. Uno de los reclamantes apeló contra dicha sentencia.

En una sentencia dictada en enero de 2011, el Tribunal de Apelación de Rennes confirmó el rechazo de la reclamación por pérdida de ingresos. En relación con la reclamación para el reemplazo de la red de pesca, el Tribunal de Apelación invalidó la sentencia y aceptó la evaluación del Fondo de 1992 para que se pagaran € 000 al nivel actual (30 %) de los pagos aplicado por el Fondo. El reclamante no ha apelado la sentencia.

Sentencia del Tribunal de Primera Instancia de Burdeos, Francia

Los propietarios de una zona de camping en la zona afectada presentaron una reclamación por un total de €14 966 por pérdida de ingresos y costes incurridos en las medidas para prevenir pérdidas económicas, es decir, actividades de marketing. El Fondo de 1992 había evaluado inicialmente la reclamación en €595 831 y había pagado al reclamante €178 749, es decir, el 30 % de la cantidad evaluada. Tras recibir información adicional la reclamación se volvió a evaluar por un total de €738 716. El reclamante no estuvo de acuerdo con la evaluación y presentó una demanda contra el propietario del buque, su aseguradora y el Fondo de 1992 en el Tribunal de Primera Instancia de Burdeos.

En una sentencia dictada en mayo de 2011, el Tribunal estuvo de acuerdo parcialmente con la evaluación de la reclamación del

Fondo. Sin embargo, consideró que las pérdidas totales sufridas por el reclamante ascendían a €82 268. En su sentencia, el Tribunal reconoció que el Fondo debería pagar el 30 % de esa cantidad, una vez deducidas las cantidades ya pagadas.

Debido a que la sentencia no implicó una cuestión de principio, el Fondo de 1992 no apeló, y pagó al reclamante la suma de €5 931, más las costas judiciales.

Procedimientos judiciales generales en los Estados Unidos

El Estado español ha entablado acción judicial contra la sociedad de clasificación del *Prestige*, a saber, la American Bureau of Shipping (ABS), en el Tribunal de Distrito de Primera Instancia de Nueva York solicitando indemnización por todos los daños causados por el siniestro, que en principio se estimó excederían de US\$ 700 millones y posteriormente se estimó excederían de US\$ 1 000 millones. El Estado español ha sostenido, entre otras cosas, que la ABS había sido negligente en la inspección del *Prestige* y no había detectado corrosión, deformación permanente, materiales defectuosos y fatiga en el buque, y 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 español argumentando que, si el Estado español había sufrido daños, ello fue causado en su totalidad o en parte por su propia negligencia. La ABS hizo una contrademanda y solicitó que se ordenara al Estado español indemnizar a la ABS por toda cuantía que la ABS pudiera estar obligada a pagar en virtud de toda sentencia contra ella en relación con el siniestro del *Prestige*.

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 estaba comprendida 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.

El juez asignado para supervisar la aportación de pruebas en el caso del Tribunal de Distrito de Nueva York otorgó una moción de la ABS de obligar al Estado español a presentar ciertos documentos electrónicos. Como España, en opinión del juez, no

Flota de embarcaciones pesqueras afectadas en el puerto de Fisterra (Galicia)



le dio pleno cumplimiento, este impuso sanciones contra España adjudicando a la ABS sus costas relacionadas con la moción. España presentó objeciones a los fallos del juez, exigiendo que fuesen revisados por el juez del Tribunal de Distrito asignado a la causa. En agosto de 2008, el juez del Tribunal de Distrito rechazó las objeciones de España y confirmó las decisiones del juez asignado para supervisar la aportación de pruebas.

En agosto de 2005, la ABS presentó al Tribunal de Nueva York la solicitud de una sentencia sumaria desechando la querrela del Estado español. La ABS argumentó que era agente o empleado del propietario del buque u 'otra persona que... preste servicios para el buque' y que por tanto, conforme al artículo III 4 a) y b) del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 no podrá promoverse ninguna reclamación de indemnización de daños ocasionados por contaminación, a menos que los daños hayan sido originados por una acción u omisión personal de la ABS, y que esta haya actuado así con intención de causar esos daños, o bien temerariamente y a sabiendas de que probablemente se originarían tales daños.

La ABS ha sostenido además que, conforme al artículo IX 1 del CRC de 1992, toda acción de indemnización, como la cursada por el Estado español en el Tribunal de Nueva York, solo se puede incoar en los tribunales de un Estado Contratante. Como los Estados Unidos no eran un Estado Contratante del CRC de 1992 y los daños debidos a contaminación habían ocurrido en España, la ABS sostuvo que los tribunales de los Estados Unidos no eran competentes para escuchar la causa.

Sentencia inicial del Tribunal de Distrito de Nueva York, Estados Unidos

En enero de 2008, el Tribunal de Distrito aceptó el argumento de la ABS de que la ABS 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 asimismo que, conforme al artículo IX 1 del CRC de 1992, España solamente podría 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 Distrito denegó además todas las mociones pendientes como no procesables ahora, excepto para las mociones pendientes sobre sanciones por el incumplimiento de España con respecto a las solicitudes de aportación de pruebas relativas a correos electrónicos.

El Estado español apeló. La ABS apeló también contra la decisión del Tribunal de desestimar sus contrademandas por no tener jurisdicción. El Estado español presentó también una moción ante el Tribunal de Apelación solicitando que se desestimase la apelación de la ABS^{<8>}.

Decisión del Tribunal de Apelación de Nueva York, Estados Unidos

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 Ley de inmunidad soberana extranjera (FSIA).

Con respecto a la reclamación de España, el Tribunal de Apelación dictó que el CRC de 1992 no puede desapropiar a un Tribunal Federal de EE.UU. de jurisdicción sobre la cuestión. 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 de declinar jurisdicción basada en *forum non conveniens* o en los principios de armonía internacional. La decisión del Tribunal de Apelación señaló que la voluntad de la ABS de someterse plenamente a la jurisdicción en España era un factor pertinente en cualquier decisión de declinar jurisdicción. El Tribunal de Apelación señaló además que el Tribunal de Distrito debía considerar la equidad de declinar jurisdicción en esta etapa avanzada en el proceso de litigio. El Tribunal de Apelación encargó al Tribunal de Distrito que efectuara un análisis de conflicto de leyes para determinar qué ley debe regir esta causa, en caso de que el Tribunal de Distrito decidiese retener jurisdicción.

El Tribunal de Apelación restituyó las contrademandas originales de la ABS que habían sido desestimadas basándose en la FSIA, sosteniendo que dichas contrademandas se derivaban de cuestiones de deber y causalidad que eran 'similares, si no idénticas', a las cuestiones suscitadas en la demanda de España.

La causa ha sido enviada al juez del Tribunal de Distrito para consideración ulterior.

Segunda sentencia del Tribunal de Distrito de Nueva York, Estados Unidos

El Tribunal de Distrito dictó su segunda sentencia en agosto del 2010, concediendo la moción de ABS de sentencia sumaria y desestimando la demanda del Estado español contra la ABS.

El Tribunal sostuvo que los factores determinantes de su análisis en la elección de las leyes a regir en este caso fueron: el lugar donde ocurrió el acto ilícito; el domicilio de la parte perjudicada y el domicilio de la parte demandada. El Tribunal decidió que, en este caso, la ley aplicable era la de los Estados Unidos, principalmente basándose en las alegaciones de España de que el acto ilícito ocurrió en la sede de la ABS en los Estados Unidos y basándose en el hecho de que la sede de la ABS tenía unas normas fijadas para la certificación de los buques y que al menos uno de los certificados en vigor en el momento del siniestro del *Prestige* fue emitido desde dicha sede.

El Tribunal señaló que España no citó, ni el Tribunal pudo por su propios medios localizar, algún precedente legal en los Estados Unidos en el cual una sociedad de clasificación había sido

^{<8>} Para conocer los detalles de la apelación del Estado español, su petición de que el Fondo presente un escrito en calidad de *amicus curiae* y la contra apelación de la ABS, se hace referencia al Informe Anual de 2008, páginas 104 a 106.

responsable ante un tercero por daños causados debido al fallo de un buque, y que España no aportó prueba alguna de que había dependido, específicamente, de la certificación de la clase otorgada al *Prestige*. El Tribunal también señaló la ‘gran disparidad’ entre los honorarios cobrados por la ABS por la inspección realizada en China y los daños reclamados por parte de España.

Finalmente, el Tribunal dictó que no estaba dispuesto a aceptar la regla que proponía España de que ‘una sociedad de clasificación tiene el deber de abstenerse de comportamientos temerarios ante todos los Estados costeros que podrían previsiblemente sufrir daños por fallos de los buques clasificados’, declarando que esto equivaldría a ‘una expansión injustificada del alcance actual de la responsabilidad civil extracontractual’. El Tribunal también sostuvo que una expansión de esta naturaleza sería contradictoria al deber indelegable del propietario del buque de proporcionar un buque apto para la navegación.

Apelación contra la segunda sentencia del Tribunal de Distrito de Nueva York, Estados Unidos

El Estado español apeló la sentencia del Tribunal de Distrito. En sus alegatos, España argumentó que:

- el Estado español había presentado pruebas suficientes para que, sobre la base de los hechos, un juez pudiese determinar que la ABS había actuado de forma temeraria en su inspección y clasificación del *Prestige*;
- el Tribunal de Distrito erró al mantener que una sociedad de clasificación no debería ser considerada responsable por su propia temeridad, por oposición a una negligencia ordinaria; y
- la conducta temeraria equivale a no tener en cuenta intencionalmente a los demás y es fácil de evitar, y que a una sociedad de clasificación no debería concedérsele la misma protección por conducta temeraria que la que recibe por actos de negligencia.

En sus alegatos de defensa, la ABS argumentó que:

- al realizar las obligaciones asignadas al propietario de un buque, la ABS no tiene una obligación ilimitada ante todos los terceros debido a su temeridad, y que la obligación del propietario de un buque de ofrecer un buque apto para la navegación no era delegable y no debería transferirse a una sociedad de clasificación;
- la ABS no se comportó de forma temeraria, sus normas eran tan estrictas como las de cualquier otra sociedad de clasificación en el momento del siniestro del *Prestige*, y que España intenta que la acusación de negligencia se eleve a temeridad;
- un examen de las políticas públicas va en contra de la responsabilidad ilimitada por parte de las sociedades de clasificación de todas las partes, ya que dicha responsabilidad equivaldría a la responsabilidad de una compañía de seguros y resultaría en que los propietarios de buques tuvieran una menor responsabilidad por la aptitud para la navegación de sus buques; y
- la legislación española y, por ende, el CRC de 1992, deberían aplicarse en este caso, y la ABS no tiene responsabilidad alguna con arreglo al artículo III 4 b) del CRC de 1992.

La ABS señala que, salvo en los Estados Unidos, el CRC es la ley aplicable en todas las demás jurisdicciones asociadas al caso, incluidos China y los Emiratos Árabes Unidos (EAU). Por otra parte, la ABS argumenta que la aplicación de la legislación de las Bahamas, con arreglo a la cual, en su opinión, la ABS está exenta de responsabilidad. La ABS sostiene igualmente que, de aplicarse una legislación nacional distinta del CRC o la de las Bahamas, China o los EAU, no sería responsable de conformidad con dichas legislaciones.

En su respuesta a la defensa de la ABS, España argumentó que:

- tanto el Tribunal de Distrito como la ABS han malinterpretado la legislación en materia de responsabilidad por comportamiento temerario. España alega que dicho comportamiento da lugar a responsabilidad respecto a todas las partes que puedan previsiblemente verse afectadas por esta forma de comportamiento;
- el propietario del buque no es parte en esta causa y que un reconocimiento de responsabilidad por parte de la ABS no reduce en absoluto la obligación no delegable del propietario del buque de proporcionar un buque apto para la navegación;
- el supuesto cumplimiento de las costumbres y normas del sector por parte de la ABS no la libera de responsabilidad; y
- la legislación de los Estados Unidos es la aplicable en esta causa e, incluso si se aplicara una legislación extranjera, una sociedad de clasificación no tiene derecho a inmunidad con arreglo al CRC y, si incluso lo tuviera, dicha inmunidad no sería aceptada en vista del comportamiento temerario de la ABS en este caso.

Dos organizaciones de defensa del medio ambiente han presentado un escrito conjunto en calidad de *amicus curiae* a favor de la posición del Estado español, en el que alegan que:

- los grandes derrames de hidrocarburos tienen efectos negativos a largo plazo en el medio ambiente;
- no solo los propietarios de buques y las empresas de seguros marítimos, sino el mundo marítimo en general, como los expedidores, los fletadores, los Estados de abanderamiento y los países costeros entre otros, se basan en las justificaciones presentadas por las sociedades de clasificación; y
- las presiones económicas han hecho que las sociedades de clasificación se muestren más flexibles y, en consecuencia, no pueden quedar indemnes a su propio comportamiento temerario.

Acción legal del Gobierno francés contra ABS en Francia

En abril de 2010, el Estado francés entabló una acción judicial en el Tribunal de Primera Instancia de Burdeos contra tres compañías del grupo ABS. A octubre de 2011, no ha habido novedades respecto a esta acción.

Acción de recurso del Fondo de 1992 contra la ABS

En octubre de 2004 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 Ejecutivo señaló que esta decisión no prejuzgaba la postura del Fondo con respecto a las acciones judiciales incoadas contra otras partes.

En su sesión de junio de 2010, el Comité Ejecutivo tomó nota de que, en abril de 2010, el Estado francés había entablado una acción judicial contra tres compañías del grupo ABS en el Tribunal de Primera Instancia de Burdeos. El Comité Ejecutivo había considerado si este u otros acontecimientos darían lugar a reconsiderar la postura del Fondo de 1992 sobre la acción de recurso en relación con este siniestro.

El Director consideró que, tras consultar con el abogado francés del Fondo de 1992, parecía haber una serie de novedades pertinentes que requerían nuevo estudio, con vistas a determinar las perspectivas y consecuencias jurídicas de una posible acción de recurso del Fondo de 1992 contra la ABS en Francia, en particular:

- la publicación de los informes de dos expertos presentados en los procesos penales en España, que concluyen que los defectos del *Prestige* se debieron a la negligencia de la ABS;
- la solicitud del Estado francés en 2009, de que algunos empleados de la ABS fuesen inculcados en los procedimientos judiciales del Juzgado de lo penal de Corcubión, y el hecho de que esta solicitud fue, con todo, denegada;
- la reciente jurisprudencia en Francia atribuyendo responsabilidad civil a una sociedad de clasificación por los daños causados por la contaminación resultante del siniestro del *Erika*; y
- que recientemente el Estado francés había entablado una acción judicial contra la ABS en Francia.

El Comité Ejecutivo tomó nota de que, en vista de las consideraciones anteriores, el Director tenía intención de examinar más a fondo, en consulta con el abogado francés del Fondo de 1992, las posibilidades y las implicaciones jurídicas de una posible acción de recurso del Fondo de 1992 contra la ABS en Francia, con vistas a formular una recomendación al respecto al Comité Ejecutivo en una futura sesión.

En lo que se refiere a una posible acción de recurso en España, el Director recibió asesoramiento del abogado español del Fondo de 1992, quien señaló que una acción judicial contra la ABS en España tropezaría con dificultades de procedimiento. Se habían entablado procesos penales en España contra cuatro partes, a saber el capitán, el primer oficial y el jefe de máquinas del *Prestige*, y un funcionario que había intervenido en la decisión de no permitir que el buque entrase en un puerto de refugio en España. La ABS no estaba encausada en el proceso. Cuando se ha incoado una acción penal, en el derecho español no se puede proseguir una acción de indemnización basada en los mismos o fundamentalmente los mismos hechos que los que forman la base de la acción penal, tanto

contra los acusados en el proceso penal como contra otras partes, hasta que se haya dictado sentencia definitiva en la causa penal. El proceso penal probablemente llevaría muchos años. Sobre la base del asesoramiento del abogado español del Fondo, el Director no recomendó, de momento, que se incoase una acción de recurso contra la ABS en España.

En el siniestro del *Erika*, el Tribunal de lo Penal de Apelación de París dictaminó que Registro Italiano Navale (RINA) (la sociedad de clasificación que certificó al *Erika*), junto al representante del propietario del buque (Tevere Shipping) y el presidente de la empresa gestora (Panship Management and Services Srl.), eran responsables en lo penal del delito de haber causado contaminación. En cuanto a la responsabilidad civil, la sentencia halló a las tres partes condenadas mancomunada y solidariamente responsables de los daños causados por el siniestro.

RINA había alegado que podría beneficiarse de las disposiciones de encauzamiento contempladas en el artículo III 4 b) del CRC, pero el Tribunal Penal de Apelación de París sostuvo que RINA no podía beneficiarse de dichas disposiciones en el CRC.

El Tribunal Penal de Apelación admitió que RINA tenía derecho a inmunidad de jurisdicción, ya que en su calidad de sociedad de clasificación prestaba un servicio público en nombre del Estado maltés, pero sostuvo igualmente que RINA había renunciado a su inmunidad por no haber alegado dicha inmunidad al inicio del proceso.

El abogado francés del Fondo ha indicado al Director que, en una posible acción contra ABS en Francia en el contexto del siniestro del *Prestige*, el Tribunal, muy probablemente, aplicaría la legislación francesa. Si, en el siniestro del *Erika*, el Tribunal de Casación confirmase la sentencia del Tribunal Penal de Apelación, RINA sería considerada responsable de la contaminación derivada del siniestro del *Erika*. Esto podría constituir un precedente que sería seguido por un tribunal francés en una acción contra la ABS en el siniestro del *Prestige*.

La cuestión de la inmunidad soberana sería otra cuestión incierta. En el siniestro del *Erika*, el Tribunal reconoció que RINA tenía derecho a la inmunidad de jurisdicción de Estado extranjero, pero el Tribunal le retiró dicha inmunidad debido a su conducta al no invocar dicho derecho al inicio del proceso. No es seguro que un tribunal sostenga que la ABS tenga derecho a inmunidad de jurisdicción en el contexto del siniestro del *Prestige*.

Con arreglo a la legislación francesa, el plazo de caducidad aplicable a una acción de recurso sería de diez años, lo que significa que el Fondo tendría hasta el 13 de noviembre de 2012 para entablar una acción contra ABS en Francia.

Como se espera que el Tribunal de Casación dicte su sentencia a principios de 2012, el Director estima que lo mejor sería esperar dicha sentencia antes de decidir si debe interponer una acción contra ABS.

Solar 1

Fecha del siniestro	11 de agosto de 2006
Lugar del siniestro	Estrecho de Guimaras (Filipinas)
Causa del siniestro	Hundimiento
Cantidad de hidrocarburos derramados (aproximada)	2 000 toneladas de fueloil industrial
Zona afectada	Isla de Guimaras y provincia de Iloilo (Filipinas)
Estado del abanderamiento del buque	República de Filipinas
Arqueo bruto	998 AB
Aseguradora P & I	Shipowners' Mutual Protection and Indemnity Association (Luxembourg) (Shipowners' Club)
Límite del CRC	4,51 millones DEG (£4,46 millones)
STOPIA/TOPIA aplicable	Límite del STOPIA 2006 de 20 millones DEG (£19,8 millones)
Límite del CRC y del Fondo	203 millones DEG (£201 millones)
Indemnización pagada	PHP 986 646 031 (£14,3 millones)
Procedimientos judiciales	Actualmente existen tres series de procedimientos judiciales contra el Fondo de 1992.

La conversión a libras esterlinas se ha efectuado sobre la base del tipo de cambio al 31 de octubre de 2011.



Solar 1

Datos relativos al mapa ©2011 Google

Siniestro

El petrolero *Solar 1* (998 AB), matriculado en Filipinas y cargado con 2 081 toneladas de fueloil industrial, se hundió durante un temporal en el Estrecho de Guimaras, a unas diez millas marinas al sur de la Isla de Guimaras (República de Filipinas).

Impacto

En el momento en que se produjo el siniestro se derramó una cantidad desconocida pero considerable de hidrocarburos al hundirse el buque, y los restos del naufragio continuaron derramando hidrocarburos, aunque en cantidades cada vez menores. Tras una operación para retirar los hidrocarburos que quedaban en los restos del naufragio, se constató que prácticamente toda la carga se había derramado en el momento del siniestro.

Operaciones de lucha contra el derrame

El Shipowners' Club y el Fondo de 1992 establecieron una oficina de reclamaciones en Iloilo para prestar asistencia en la tramitación de las reclamaciones. La oficina se cerró en 2010 tras la tramitación de la mayoría de las reclamaciones.

Aplicabilidad de los Convenios

La República de Filipinas es Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992) y el Convenio del Fondo de 1992.

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

La cuantía de limitación aplicable al *Solar 1* en virtud del CRC de 1992 es de 4,51 millones DEG, pero, debido a que el propietario del *Solar 1* es Parte en el Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos procedentes de pequeños petroleros (STOPIA) 2006, según el cual la cuantía de limitación

aplicable al petrolero se incrementa, de manera voluntaria, a 20 millones DEG. Sin embargo, el Fondo de 1992 siendo responsable de indemnizar a los demandantes en el caso y en la medida en que la cuantía total de las reclamaciones admisibles exceda de la cuantía de limitación aplicable al *Solar 1* en virtud del CRC 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 CRC 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 en concepto de indemnización una vez que se alcanzase la cuantía de limitación en virtud del CRC de 1992, y que el Club reembolsaría al Fondo todo pago efectuado dentro de las dos semanas siguientes a la facturación por parte del Fondo, un acuerdo que ha funcionado sin problema durante la tramitación del siniestro.

Reclamaciones de indemnización

Hasta la sesión de octubre de 2011 del Comité Ejecutivo del Fondo de 1992, la situación sobre las reclamaciones se resume cuadro de esta página.

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

El Shipowners' Club y el Fondo de 1992 recibieron otras 132 642 reclamaciones, no incluidas en el cuadro, principalmente 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 provenía de personas menores de 18 años, que es la edad mínima permitida para 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 aquellos formularios que no guardaran relación con reclamaciones válidas.

Limpieza y medidas preventivas

Veintiocho reclamaciones en relación con la limpieza y medidas preventivas fueron presentadas por particulares, contratistas de limpieza, Petron Corporation y organismos gubernamentales. Las reclamaciones de los contratistas y de Petron Corporation por actividades de limpieza en el mar y en tierra, reconocimientos submarinos y operaciones de retirada de hidrocarburos se han acordado por un total de PHP 775,22 millones. También se han evaluado y juzgado razonables siete reclamaciones individuales por medidas adicionales de limpieza a pequeña escala, de las cuales seis se han acordado por PHP 373 918. El otro demandante recibió una oferta de transacción pero no la aceptó, y ahora se considera que la reclamación ha caducado.

Se han recibido y evaluado dos reclamaciones presentadas por el Servicio de Guardacostas de Filipinas (PCG) en relación a las medidas preventivas llevadas a cabo en respuesta al siniestro. Se hizo una oferta de transacción para ambas reclamaciones por un total de PHP 104,8 millones, que ha sido aceptada por el PCG.

Daños materiales

Se ha recibido un total de 3 260 reclamaciones por daños a las artes de pesca, embarcaciones de pesca y propiedades frente a la playa, de las cuales 631 se han pagado por un total de PHP 5,12 millones. Al igual que en el caso de los cheques por concepto de indemnización no cobrados en el sector de la pesca de captura, unas 122 reclamaciones aprobadas por daños materiales aún no se han podido pagar a los demandantes. Se ha emprendido una consolidación de cuentas con el banco en Filipinas y las indemnizaciones pendientes estarán disponibles, a petición, directamente a través del Fondo de 1992. Se han rechazado unas 2 507 reclamaciones, dado que los demandantes no pudieron aportar prueba alguna de que se hubieran visto afectados.

Categoría de la reclamación	Reclamaciones presentadas	Reclamaciones evaluadas	Cuantía evaluada (PHP)	Reclamaciones pagadas	Cuantía pagada (PHP)	Reclamaciones rechazadas
Pesca de captura	27 812	27 812	207 678 149	25 940	190 392 018	598
Maricultura	771	771	3 704 266	198	3 308 273	465
Varios	170	170	6 934 644	11	6 852 074	157
Daños materiales	3 260	3 260	5 341 587	631	5 117 154	2 507
Turismo	425	425	5 489 437	75	5 381 627	346
Limpieza	28	28	885 668 092	15	775 594 885	13
Total	32 466	32 466	1 114 816 175 (£16,2 millones)	26 870	986 646 031 (£14,3 millones)	4 086

Pérdidas económicas en el sector de la pesca de captura

De las 27 812 reclamaciones presentadas por pescadores, alrededor de 25 940 se han liquidado y pagado por un total de PHP 190,4 millones, y se han rechazado 598 reclamaciones. Hasta el momento, más de 250 demandantes no han cobrado su indemnización. Dado que el periodo de validez de los cheques es limitado, el Fondo de 1992 ha tenido que volver a emitir los cheques que habían expirado. Esto ha dado lugar a discrepancias en la notificación de los pagos, ya que las cifras se refieren a los cheques emitidos, pero no necesariamente cobrados. Puesto que algunos de los pagos se habían emitido varias veces sin haber sido cobrados, se ha hecho, en lo posible, una consolidación de cuentas. El resto de los demandantes podrán cobrar su indemnización en cualquier momento, contactando directamente al Fondo de 1992.

Pérdidas económicas en el sector de maricultura

El Shipowners' Club y el Fondo de 1992 han recibido 771 reclamaciones de cultivadores de algas marinas y operadores de estanques piscícolas en concepto de daños a sus cosechas debidos a la contaminación. Unas 198 de estas reclamaciones se han pagado por un total de PHP 3,3 millones, y otros diez pagos adicionales no han sido cobrados. Se han rechazado otras 465 reclamaciones ya que los demandantes no pudieron probar de manera realista que, en el momento del siniestro, se dedicaban a las actividades invocadas o que sus cosechas se habían visto efectivamente afectadas por la contaminación.

Unos 98 cultivadores de algas marinas y el operador de un estanque piscícola recibieron ofertas de pago, pero optaron por no aceptar la indemnización, juzgándola excesivamente baja. Debido a la falta de pruebas corroborativas adicionales el Shipowners' Club y el Fondo de 1992 no han podido resolver esta cuestión y ahora se considera que estas reclamaciones han caducado.

Turismo y otras pérdidas económicas

El Shipowners' Club y el Fondo de 1992 han recibido unas 425 reclamaciones del sector de turismo, de propietarios de pequeños centros de veraneo, empresas de embarcaciones turísticas y varios proveedores de diversos servicios. En términos generales, se han acordado y pagado unas 75 reclamaciones por un total de PHP 5,38 millones, y se han rechazado 346 debido a la falta de pruebas que demostrasen que los demandantes habían sufrido pérdidas debidas a la contaminación.

Varios demandantes presentaron nuevas reclamaciones por pérdidas adicionales sufridas durante 2008 y 2009. Estas 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.

Varios

Se han recibido alrededor de 170 reclamaciones por pérdidas económicas sufridas principalmente por tiendas de abastos y ganaderos. La mayoría de estas reclamaciones se han rechazado por no existir una relación de causalidad suficientemente cercana entre la contaminación y los supuestos daños.

Se han pagado once reclamaciones por un total de PHP 6,85 millones por los costes originados en diversos departamentos gubernamentales, principalmente para indemnizar parcialmente los costes salariales fijos y las horas extraordinarias del personal que participó en la respuesta al siniestro. La indemnización correspondiente a una reclamación adicional, también de un departamento gubernamental, ha sido rechazada por el demandante después de efectuarse cambios en la administración local.

Cuestiones jurídicas – procedimientos civiles

Procedimiento judicial de 967 pescadores

En agosto del 2009 se entabló un procedimiento civil por parte de un bufete de abogados en Manila que había representado anteriormente a un grupo de pescadores de la Isla de Guimaras. El litigio guarda relación con las reclamaciones de 967 de estos pescadores que ascendían a un total de PHP 286,4 millones por daños materiales y pérdidas económicas. Los demandantes rechazaron la evaluación del Fondo de 1992 consistente en un periodo de interrupción de 12 semanas laborables que se había aplicado a todas las reclamaciones similares en la zona, alegando que la actividad de las pesquerías había sido interrumpida durante más de 22 meses, aunque no aportaron prueba ni elemento de apoyo alguno. El Fondo de 1992 ha presentado alegatos para la defensa en respuesta a la acción civil y espera novedades a este respecto.

Procedimiento judicial del PCG

El PCG interpuso procedimientos judiciales para salvaguardar sus derechos en relación con las dos reclamaciones por los gastos contraídos durante las operaciones de limpieza y bombeo. El

Zona sur del litoral afectada de la isla de Guimaras



Fondo de 1992 presentó alegatos para la defensa. Se hizo una oferta de transacción para ambas reclamaciones por un total de PHP 104,8 millones, que ha sido aceptada por el PCG. El Fondo de 1992, el PCG, el Shipowners' Club y sus respectivos abogados están en contacto con respecto a las formalidades requeridas a fin de formalizar el acuerdo de compromiso propuesto y retirar los procedimientos judiciales.

Procedimiento judicial de un grupo de empleados municipales

Noventa y siete particulares empleados por la municipalidad de Guimaras durante la respuesta al siniestro han interpuesto una demanda judicial contra el alcalde, el capitán del buque, varios agentes, los propietarios del buque y de la carga y el Fondo de 1992, alegando que no se les pagó por sus servicios. Una reclamación de la municipalidad por los pagos de horas extraordinarias, que incluye los servicios de los demandantes, ha sido evaluada y pagada a la municipalidad. Después de un examen exhaustivo de los documentos legales recibidos, el Fondo de 1992 presentó alegatos para la defensa ante el tribunal, haciendo hincapié, en particular, en que la mayoría de los demandantes no se dedicaban a actividades en principio admisibles, y que la reclamación de la municipalidad se había pagado acorde a su evaluación. Los demandantes no han presentado reclamaciones individuales aparte de la reclamación presentada por la municipalidad ni han tomado otras medidas para hacer avanzar el caso. El Fondo de 1992 se encuentra a la espera de novedades sobre los procedimientos judiciales.

Procesos judiciales del Fondo de 1992 contra el propietario del buque

En septiembre de 2010, el Fondo de 1992, a fin de proteger sus reclamaciones contra el propietario del buque en virtud del STOPIA 2006, entabló procedimientos judiciales contra el propietario del buque ante los tribunales ingleses. En virtud de un acuerdo alcanzado con la aseguradora del propietario del buque de no invocar las disposiciones de caducidad del STOPIA 2006, el Fondo de 1992 aceptó no continuar con los procedimientos judiciales y permitir que expirara el plazo previsto. No ha habido más novedades a este respecto en 2011.

Consideraciones

Este es el primer siniestro en el que se aplica el STOPIA 2006 y el Fondo de 1992 recibe reembolsos periódicos del Shipowners' Club. Es muy poco probable que la cuantía de indemnización pagadera respecto a este siniestro exceda del límite del STOPIA 2006 de 20 millones DEG y, por consiguiente, muy poco probable que el Fondo de 1992 tenga que abonar indemnización.

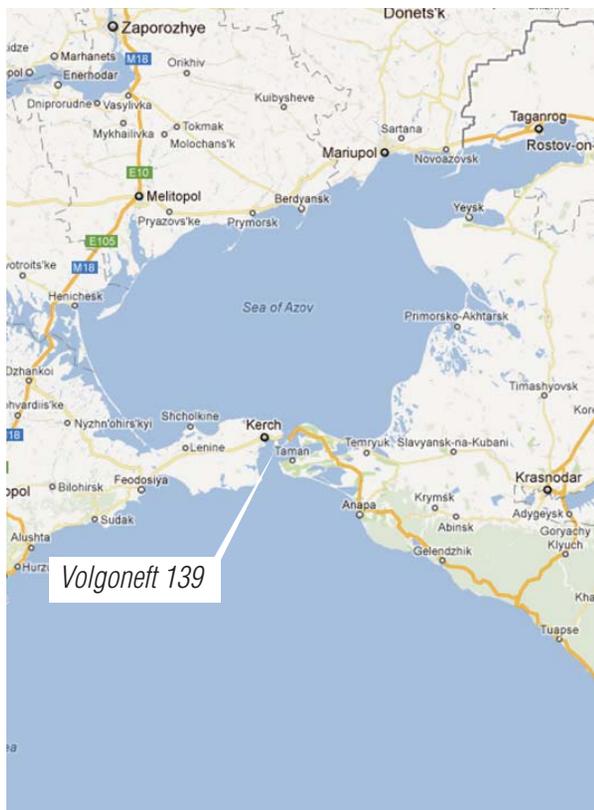
**Responsable de Reclamaciones de los FIDAC
en una exposición informativa dirigida
a los demandantes en la ciudad de Iloilo**



Volgoneft 139

Fecha del siniestro	11 de noviembre de 2007
Lugar del siniestro	Estrecho de Kerch, entre el mar de Azov y el mar Negro (Federación de Rusia y Ucrania)
Causa del siniestro	Ruptura
Cantidad de hidrocarburos derramados (aproximada)	Hasta 2 000 toneladas de fueloil
Zona afectada	Península de Taman, punta de Tuzla y punta de Chushka (Federación de Rusia y Ucrania)
Estado de abanderamiento del buque	Federación de Rusia
Arqueo bruto	3 463 AB
Aseguradora P & I	Ingosstrakh
Cobertura P&I	3 millones DEG o RUB 116,6 millones (£2,4 millones)
Límite del CRC	4,51 millones DEG o RUB 175,3 millones (£3,6 millones)
Déficit de seguro	1,5 millones DEG o RUB 58,7 millones (£1,2 millones)
Límite del CRC y del Fondo	203 millones DEG (£201 millones)
STOPIA/TOPIA aplicable	No
Indemnización pagada	Ninguna
Cuestiones específicas	El límite CRC debería ser 4,5 millones DEG. Hay, por tanto, un 'déficit de seguro' de unos 1,5 millones DEG.

La conversión a libras esterlinas se ha efectuado sobre la base del tipo de cambio al 31 de octubre de 2011.



Datos relativos al mapa ©2011 Basarsoft, GIS Innovatsia, Google, Tele Atlas, Transnavicom

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 buque tanque estaba fondeado cuando quedó atrapado en una tempestad con mar gruesa. Después de que el buque se partiera en dos, la parte de popa del buque permaneció a flote y, utilizando las propias máquinas del buque siniestrado, el capitán logró vararla en un banco de arena cercano. La tripulación fue entonces rescatada y llevada al puerto de Kavkaz (Federación de Rusia). La parte de proa permaneció a flote fondeada durante un tiempo, y luego se hundió.

El petrolero tenía una carga de 4 077 toneladas de fueloil pesado. Se cree que se derramaron entre 1 200 y 2 000 toneladas de fueloil. Tras la retirada de 913 toneladas de fueloil pesado, la parte de popa fue remolcada a Kavkaz, donde finalmente se vendió. Un mes después del siniestro, la parte de proa se sacó a flote parcialmente y se recuperaron 1 200 toneladas de una mezcla de hidrocarburos y agua de los tanques uno y dos. En agosto de 2008, la parte de proa de los restos del naufragio se sacó de nuevo a flote y se remolcó al puerto de Kavkaz, donde fue desmantelada para chatarra.

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.

Impacto

Se calcula que alrededor de 250 kilómetros de litoral se vieron afectados por los hidrocarburos, tanto en la Federación de Rusia como en Ucrania, y, según las informaciones, un número muy elevado de aves, más de 30 000, sufrió daños por contaminación.

Operaciones de lucha contra el derrame

A fin de coordinar las operaciones de lucha contra el derrame entre la Federación de Rusia y Ucrania se constituyó un centro común de crisis. Se informó que, tras las operaciones en el mar, se recuperaron unas 200 toneladas de fueloil pesado.

En la Federación de Rusia, partes considerables del litoral de la península de Taman y las restingas de Tuzla y Chushka resultaron afectadas por los hidrocarburos. Las operaciones de limpieza del litoral se llevaron a cabo por militares rusos y fuerzas civiles de emergencia, y se retiraron unas 70 000 toneladas de residuos oleosos, arena y algas marinas para su destrucción.

En Ucrania, se recogieron 6 500 toneladas de residuos oleosos, principalmente de la isla de Tuzla, y se transportaron al puerto de Kerch antes de su eliminación.

Un representante de Sea Alarm Foundation, un 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.

Aplicabilidad de los Convenios

La Federación de Rusia es Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992) y el Convenio

del Fondo de 1992. En el momento del siniestro, Ucrania no era Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, ni en el del Fondo de 1992. Aunque el 28 de noviembre de 2007 Ucrania había depositado un instrumento de ratificación ante el Secretario General de la OMI para pasar a ser Parte en el CRC de 1992, este no entró en vigor hasta noviembre de 2008.

El *Volgoneft 139* era propiedad de JSC Volgotanker. En marzo de 2008, el Tribunal de Comercio de Moscú declaró en quiebra a JSC Volgotanker.

El *Volgoneft 139* estaba asegurado por Ingosstrakh (Federación de Rusia) por 3 millones DEG, es decir, el límite mínimo de responsabilidad en virtud del CRC de 1992 antes de noviembre de 2003. Sin embargo, después de noviembre de 2003, el límite mínimo en virtud del CRC de 1992 es de 4,51 millones DEG, por lo que hay un 'déficit de seguro' de unos 1,51 millones DEG.

El *Volgoneft 139* no estaba asegurado por ningún P&I Club perteneciente al International Group of P&I Clubs y, por lo tanto, no estaba cubierto por el Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos procedentes de pequeños petroleros (STOPIA) 2006.

Reclamaciones de indemnización

Generalidades

En el cuadro a continuación se resume la situación de las reclamaciones a octubre de 2011.

Categoría de la reclamación	Demandante	Cuantía reclamada (RUB)	Cuantía evaluada (RUB)	Situación
Limpieza	Ministerio de Emergencias	4 311 700	0	Caducada
Limpieza	Gobierno regional	446 817 636	241 045 047	Acordada
Limpieza	Gobierno local	43 249 922	23 807 017	Acordada
Limpieza	Puerto de Kerch (Ucrania)	9 170 697	1 739 454	Bajo examen
Limpieza	Contratista	63 926 933	50 766 549	Acordada
Limpieza	Propietario del buque	27 706 290	8 755 555	Acordada
Limpieza	Fletador	9 499 078	2 312 714	Acordada
Pesquerías	Industria privada	15 381 895	0	Caducada
Turismo	Industria privada	8 524 153	8 524 153	Acordada
Restauración ambiental	Gobierno regional	1 819 600 000	0	Caducada
Vigilancia ambiental	Organismo Federal	753 332	688 487	Bajo examen
Total		2 448 941 636 (£50,2 millones)	337 638 976 (£6,9 millones)	

Limpieza

El Gobierno regional ha presentado reclamaciones por gastos contraídos en las operaciones de limpieza, incluidos los costes de tratamiento de los residuos oleosos recogidos, y la restauración ambiental. El Gobierno regional también ha reembolsado a una autoridad local de la región afectada la mayor parte de los gastos contraídos por la misma en relación con las operaciones de limpieza. El Gobierno regional ha aumentado la cuantía de su reclamación a RUB 446,8 millones, para incluir las cuantías reclamadas en subrogación de los derechos de la autoridad local. Las reclamaciones del Gobierno regional, incluidas las reclamaciones subrogadas, se han evaluado en RUB 241 millones. El demandante se mostró de acuerdo con dicha evaluación. Las reclamaciones restantes presentadas por el Gobierno regional, incluida una reclamación por gastos contraídos por restauración ambiental por un total de RUB 1 819,6 millones, no poseían la documentación necesaria para ser evaluadas y, como el Gobierno regional no protegió sus derechos con respecto a dichas reclamaciones, esas reclamaciones ya han prescrito.

Dado que el Gobierno regional reembolsó la mayoría de los costes de limpieza de la autoridad local, la cuantía de la reclamación de la autoridad local se ha reducido a RUB 43,2 millones. Las reclamaciones de la autoridad local se evaluaron en RUB 23,8 millones, y el demandante aceptó la cuantía evaluada.

El puerto de Kerch en Ucrania presentó una reclamación por un total de RUB 9 170 697 por los gastos contraídos en operaciones de limpieza y medidas preventivas. Ucrania, no era Parte en el CRC de 1992 en el momento del siniestro y no es Miembro del Fondo de 1992. En la evaluación de la reclamación de RUB 1 739 454 solo se tuvo en consideración una proporción de los costes por concepto de las medidas preventivas que se llevaron a cabo en Ucrania a fin de prevenir daños ocasionados por la contaminación en la Federación de Rusia. El demandante no aceptó la evaluación.

Un contratista de servicios de limpieza ruso presentó una reclamación de indemnización por una cuantía de RUB 63,9 millones por los costes de las operaciones de limpieza, la retirada de hidrocarburos de la parte de la popa del petrolero, el remolque de la parte de la popa al puerto de Kavkaz (Federación de Rusia) y la extracción de los hidrocarburos de la parte de la proa hundida. La reclamación se evaluó en RUB 50,8 millones y el demandante aceptó la evaluación.

El fletador del *Volgoneft 139*, una compañía subsidiaria del propietario del buque, ha presentado una reclamación por RUB 9,4 millones por el coste de limpieza de la parte de popa del *Volgoneft 139* y por la eliminación de parte del petróleo recogido de los restos de naufragio. La reclamación se evaluó en RUB 2,3 millones y el demandante aceptó la cuantía evaluada.

El propietario del buque también ha presentado una reclamación por un total de RUB 27,7 millones, por el coste de limpieza de la parte de popa del *Volgoneft 139* y por la eliminación de parte del petróleo recogido de los restos de naufragio. La reclamación se evaluó en RUB 8,8 millones y el demandante aceptó la evaluación.

Pesquerías/Acuicultura

Cuatro compañías del sector de la pesca han presentado reclamaciones por pérdidas supuestamente relacionadas con el siniestro del *Volgoneft 139*. Los expertos contratados por el Fondo han examinado dos de las reclamaciones, pero los demandantes no han podido demostrar que han sufrido pérdidas a raíz de la contaminación. No se presentó documentación alguna para sustentar las otras dos reclamaciones del sector pesquero, las cuales ya han caducado dado que los demandantes no han protegido sus derechos.

Turismo y otras pérdidas económicas

Una reclamación presentada por una empresa del sector de turismo que ofrece vacaciones para niños en la costa de la zona afectada se ha evaluado según la reclamación en RUB 8,5 millones.

Daños al medio ambiente

El Servicio Federal para la Supervisión del Uso de los Recursos Naturales (Rosprirodnadzor (un organismo del Ministerio de Medio Ambiente de la Federación de Rusia)) ha presentado una reclamación por un total de RUB 753 332 por gastos incurridos en la vigilancia ambiental, que se ha evaluado en RUB 688 487. A octubre de 2011, el Fondo de 1992 estaba a la espera de la respuesta del demandante.

Cuestiones jurídicas

Reclamación de Metodika

En una reunión celebrada en mayo de 2008, las autoridades rusas informaron al Fondo de 1992 que Rosprirodnadzor había presentado una reclamación por daños ambientales de unos RUB 6 048,6 millones. Esta reclamación se basaba en la

Sección de popa del *Volgoneft 139*



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 Rospirodnadzor 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. El Fondo de 1992 ha evaluado los gastos contraídos por Rospirodnadzor en RUB 688 487 (véase el párrafo *supra*)

Sentencia del Tribunal de Arbitraje de San Petersburgo y Región de Leningrado

En una audiencia celebrada en septiembre de 2010, el Tribunal de Arbitraje de San Petersburgo y Región de Leningrado dictó una sentencia en la que rechazaba la reclamación basada en 'Metodika'. En dicha sentencia el Tribunal tomó nota de que, en virtud del artículo I.6 del CRC de 1992, la indemnización por daños al medio ambiente, distinta de la pérdida de beneficio debida a tal daño, debería limitarse a los gastos por concepto de medidas razonables de restauración, así como a los gastos por concepto de medidas preventivas y daños causados posteriormente por dichas medidas. El Tribunal también tomó nota de que los gastos incluidos en las otras reclamaciones como resultado del siniestro cubrían toda medida preventiva y de restauración que en efecto se llevó a cabo.

Rospirodnadzor no ha interpuesto recurso y, por consiguiente, la sentencia es definitiva.

Fuerza mayor

Ingosstrakh presentó un alegato de defensa ante el Tribunal argumentando que el siniestro fue enteramente causado por un fenómeno natural de carácter excepcional, inevitable e irresistible (fuerza mayor) 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 nombró un equipo de expertos para examinar las condiciones meteorológicas en la zona y las circunstancias en el momento del siniestro a fin de determinar la validez de la defensa del propietario del buque. En junio de 2008, los expertos visitaron la zona en la que tuvo lugar el siniestro e inspeccionaron la parte de popa de los restos de naufragio en el puerto de Kavkaz.

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 tempestades similares y

comparables experimentadas en la región en cuatro ocasiones en los últimos veinte 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 lo hizo; y
- iii. la tempestad 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.

Para entender bien las circunstancias del siniestro, la Secretaría y los expertos del Fondo de 1992 visitaron el Servicio de Tráfico Marítimo (STM) de Kerch, en Ucrania, en noviembre de 2009, y el STM de Kavkaz, en la Federación de Rusia, en febrero de 2010.

Sobre la base de la información adicional disponible durante las visitas, los expertos del Fondo confirmaron sus conclusiones preliminares de que la tempestad del 11 de noviembre de 2007 no fue excepcional. Llegaron a la conclusión de que no había sido inevitable que el *Volgoneft 139* quedase atrapado en la tempestad, ya que se habían tenido suficientes oportunidades para evitar exponer el buque a la tempestad como lo hizo. Los expertos también confirmaron su punto de vista inicial de que el *Volgoneft 139* no debía encontrarse en la zona en el momento del siniestro, dado que las condiciones asociadas a la tempestad eran excesivas para los criterios del proyecto del buque.

No obstante, aunque inicialmente los expertos del Fondo pensaron que el fondeadero del estrecho de Kerch se consideraba un puerto comercial, a raíz de sus visitas de noviembre de 2009 y de febrero de 2010 se dieron cuenta de que este no operaba como puerto. Durante las visitas al STM de Kerch y al de Kavkaz, los expertos se enteraron de que ninguna de las Autoridades portuarias estaba facultada para cerrar el fondeadero en caso de alerta por tempestad ni a ordenar a los buques que desalojasen el fondeadero. Por lo tanto, los expertos concluyeron que la responsabilidad de tomar acción alguna para evitar el siniestro recaía sobre el capitán y el propietario 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 provocado 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 ante el Tribunal que demostrasen que la tempestad del 11 de noviembre de 2007 había tenido un carácter excepcional

^{<>} 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.

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.

Sentencia del Tribunal de Arbitraje de San Petersburgo y Región de Leningrado

En una audiencia celebrada en septiembre de 2010, el Tribunal de Arbitraje decidió que el propietario del buque y su aseguradora no habían proporcionado pruebas que demostraran que el derrame de hidrocarburos fue resultado de un caso fortuito, excepcional e inevitable. El Tribunal concluyó que el capitán, estando al tanto de todas las advertencias sobre la tempestad, no había tomado todas las medidas necesarias para evitar el siniestro y, por tanto, el siniestro no había sido inevitable para el buque. Asimismo, el Tribunal decidió que la tempestad no era de carácter excepcional ya que existía información sobre tempestades similares en la zona. En su sentencia, el Tribunal decidió que el derrame no fue resultado de un fenómeno natural de carácter excepcional o inevitable y que, por lo tanto, el propietario del buque y su aseguradora eran responsables por los daños debidos a la contaminación causados por el derrame.

Ingosstrakh no ha interpuesto recurso y, por consiguiente, la sentencia es definitiva.

Procedimiento de limitación y 'déficit de seguro'

En febrero de 2008, el Fondo de 1992 recibió una notificación del Tribunal de Arbitraje de San Petersburgo y Región de Leningrado de la acción judicial incoada por un contratista de servicios de limpieza ruso contra el propietario del buque, Ingosstrakh y el Fondo de 1992. Varios demandantes también incoaron procedimientos judiciales ante el mismo Tribunal.

En febrero de 2008, en el contexto de estos procedimientos, el Tribunal dictó una sentencia declarando que el fondo de limitación del propietario del buque había sido constituido mediante una carta de garantía de Ingosstrakh de RUB 116 636 700, equivalentes a 3 millones DEG.

En abril de 2008, el Fondo de 1992 apeló contra el fallo del Tribunal. En sus alegatos, el Fondo de 1992 argumentó que, en el momento del siniestro, el límite de responsabilidad del propietario del buque en virtud del CRC de 1992 era de 4,51 millones DEG (RUB 175,3 millones) y que, de acuerdo con la constitución rusa, los convenios internacionales en los que la Federación de Rusia es Parte tienen precedencia sobre el derecho interno ruso y que, por lo tanto, debía modificarse el fallo del Tribunal que establecía el fondo de limitación del propietario del buque en solamente 3 millones DEG (RUB 116,6 millones).

En septiembre de 2008, el Tribunal de Casación dictó una decisión desestimando la apelación del Fondo de 1992. El Tribunal de Casación expuso que, dado que 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 (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.

En una audiencia celebrada en marzo de 2010, el Tribunal decidió incluir al Ministerio de Transportes como tercera parte en los procedimientos, ya que podría ayudar al Tribunal y a las partes a resolver la cuestión del 'déficit de seguro'.

Sentencia respecto al 'déficit de seguro'

En septiembre de 2010 el Tribunal de Arbitraje de San Petersburgo y Región de Leningrado decidió mantener su decisión inicial de que el fondo de limitación del propietario del buque era de 3 millones DEG, o RUB 116,6 millones. El Tribunal tomó esta decisión ya que las enmiendas a los límites disponibles en virtud del CRC de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992 no se habían publicado en la Gaceta Oficial rusa en el momento del siniestro.

El Fondo de 1992 apeló contra esta decisión ante el Tribunal de Apelación ya que, en la fecha en que se dictó esa sentencia, el nuevo límite de responsabilidad del propietario del buque, a saber, 4,51 millones DEG, se había publicado oficialmente en la Gaceta Oficial rusa y, por lo tanto, estaba debidamente incorporado en la legislación rusa.

El Tribunal de Apelación confirmó la decisión del Tribunal de Arbitraje de San Petersburgo. El Fondo de 1992 presentó un recurso de casación ante el Tribunal Supremo (Tribunal Federal de Arbitraje).

En una sentencia dictada en abril de 2011, el Tribunal Supremo (Tribunal Federal de Arbitraje) decidió desestimar la apelación presentada por el Fondo y mantener la decisión relativa a la constitución del fondo de limitación del propietario del buque de 3 millones DEG.

La decisión relativa al fondo de limitación del propietario del buque, de 3 millones DEG, tal vez se apele una vez que el Tribunal de Arbitraje de San Petersburgo y Región de Leningrado dicte su sentencia sobre los fundamentos de las reclamaciones.

La cuantía y los fundamentos respecto a la indemnización

En una audiencia celebrada en enero de 2011, el Tribunal pidió que el Fondo de 1992 presentase un informe justificando su posición sobre la relación entre la cantidad de hidrocarburos derramados y la cantidad de residuos recogidos, que era el principal asunto litigioso en la evaluación de algunas reclamaciones de limpieza.

El Fondo de 1992 presentó su informe al Tribunal en una audiencia celebrada en marzo de 2011. El informe comparaba la cantidad de residuos oleosos recogidos durante las operaciones de respuesta al siniestro y la cantidad de residuos oleosos recogidos en otros siniestros. El informe concluyó que, en el siniestro del *Volgoneft 139*, la cantidad de residuos oleosos recogidos fue

unas 40 veces la cantidad de hidrocarburos derramados, mientras que, en otros derrames, esta proporción era de entre 2,5 veces y 15 veces. En consecuencia, el coste de esta limpieza adicional, y de la eliminación de los residuos oleosos, no se consideraría razonable y, por lo tanto, no será admisible para indemnización.

Se celebraron audiencias en mayo, julio y octubre de 2011. Se esperaba que se celebrasen más audiencias del Tribunal de Arbitraje de San Petersburgo y la Región de Leningrado en noviembre y diciembre de 2011.

Reuniones entre las autoridades rusas y la Secretaría

En noviembre y diciembre de 2007, la Secretaría se puso en contacto con la Embajada de la Federación de Rusia en Londres y con el Ministerio de Transportes en Moscú para ofrecer la ayuda del Fondo de 1992 a las autoridades rusas a fin de afrontar el siniestro. Se llevaron a cabo varias reuniones en las oficinas de la Secretaría del Fondo de 1992, en las cuales se explicó en detalle el régimen de indemnización. El Fondo de 1992 ofreció enviar expertos a la Federación de Rusia para seguir de cerca la situación y asesorar a las autoridades rusas. Sin embargo, no se recibió ninguna respuesta oficial por parte de las autoridades rusas y, sin las cartas de invitación y visados necesarios, ni los representantes del Fondo de 1992 ni sus expertos pudieron visitar la zona afectada para seguir de cerca las operaciones de limpieza.

En 2009 se celebraron varias reuniones en Londres y en Moscú entre las autoridades rusas, la Secretaría y los expertos del Fondo para facilitar el intercambio de información y seguir el curso de las reclamaciones. En febrero de 2010 la Secretaría y los expertos del Fondo visitaron Moscú, Krasnodar y el STM de Kavkaz, donde celebraron reuniones con el Ministerio de Transportes, un representante del propietario y el fletador del *Volgoneft 139*, varias autoridades locales de la zona de Krasnodar, los capitanes de los puertos de Kavkaz y Temryuk y un demandante del sector del turismo.

La Secretaría y los expertos del Fondo visitaron Krasnodar en febrero de 2011 para reunirse con demandantes con objeto de intentar resolver los asuntos pendientes en las reclamaciones. Se celebraron reuniones con las autoridades regionales y municipales, cuyas reclamaciones, relativas a las medidas de limpieza y prevención, constituyen la mayor parte de la cuantía reclamada. El principal punto de desacuerdo con estos demandantes era la cuantía de los desechos recogidos, que, en opinión del Fondo, no era técnicamente razonable. También se celebró una reunión con un representante del puerto de Kerch, a fin de discutir la reclamación presentada por el puerto en concepto de las operaciones de limpieza y medidas preventivas. Durante la visita, también se organizaron reuniones con representantes de algunos demandantes individuales en los sectores de la pesquería y el turismo.

A finales de febrero de 2011 se celebró una reunión en Londres entre el Fondo de 1992, su abogado y sus expertos y representantes del Ministerio de Transportes ruso. El Fondo y sus expertos realizaron otra visita a Moscú en marzo de 2011 para reunirse con representantes del Gobierno ruso y la aseguradora.

Consideraciones

En su sesión de marzo de 2011, el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 decidió no autorizar al Director a empezar a efectuar los pagos de las pérdidas establecidas como consecuencia del siniestro del *Volgoneft 139* y le encomendó que continuase con los esfuerzos para intentar resolver las tres cuestiones pendientes, a saber:

- el pago por la aseguradora de hasta 3 millones DEG;
- la presentación de informes sobre hidrocarburos pendientes; y
- una solución al 'déficit de seguro'.

Pago de indemnización por la aseguradora

En una reunión celebrada en marzo de 2011, la aseguradora confirmó al Fondo de 1992 su intención de pagar indemnización una vez que los tribunales rusos dicten sentencia definitiva respecto a este siniestro.

Presentación de informes sobre hidrocarburos

A octubre de 2011, la Federación de Rusia había presentado todos sus informes sobre hidrocarburos pendientes.

Déficit de seguro

Se han mantenido una serie de conversaciones para estudiar la manera de resolver el déficit de seguro, aunque no se ha llegado a ninguna resolución. Continúan los esfuerzos para encontrar una solución que sea aceptada por todas las partes.

Conclusión

El Director opina que es importante asegurarse de que el Fondo de 1992 pague indemnización a las víctimas del siniestro del *Volgoneft 139* lo antes posible. No obstante, si bien los demandantes han cooperado con el Fondo de 1992 y sus expertos, y ya han transcurrido cuatro años desde que ocurrió el siniestro, quedan dos cuestiones por abordar, a saber, el pago de indemnización por la aseguradora y el 'déficit de seguro'.

De las conversaciones mantenidas con la aseguradora del propietario del buque, parece desprenderse que el pago de indemnización por parte de la aseguradora solo se efectuará una vez que cuando los tribunales rusos hayan dictado una sentencia definitiva en relación con este siniestro.

El Director desea proseguir las conversaciones con los demandantes y las autoridades rusas para buscar una solución a la cuestión del déficit de seguro, y presentará al Comité Ejecutivo una propuesta en una futura sesión.

Hebei Spirit

Fecha del siniestro	7 de diciembre 2007
Lugar del siniestro	Taeon (República de Corea)
Causa del siniestro	Abordaje
Cantidad de hidrocarburos derramados (aproximada)	10 900 toneladas de petróleo crudo
Zona afectada	Las tres provincias meridionales de la costa occidental de la República de Corea
Estado de abanderamiento del buque	República Popular de China
Arqueo bruto	146 848 AB
Aseguradora P & I	China Shipowners Mutual Insurance Association (China P&I)/ Assuranceföreningen Skuld (Gjensidig) (Skuld Club)
Límite CRC	KRW 186 800 millones (£104,2 millones)
STOPIA/TOPIA aplicable	No
Límite CRC y del Fondo	KRW 321 600 millones (£179,5 millones)
Indemnización pagada	KRW 141 800 millones (£79 millones)
Procedimientos judiciales	<ol style="list-style-type: none"> 1. Procedimiento de limitación de los propietarios del <i>Hebei Spirit</i> en la República de Corea. 2. Procedimiento de limitación de SHI (los operadores del Marine Spread) en la República de Corea. 3. El Fondo de 1992 emprendió a una acción de recurso contra Samsung C&T y SHI (propietarios/operadores del Marine Spread) en la República Popular de China. 4. Los representantes de los intereses del buque emprendieron una acción de recurso contra Samsung C&T y SHI, en la República Popular de China. 5. Acción judicial incoada por una compañía de limpieza contra los propietarios y las aseguradoras del <i>Hebei Spirit</i> y contra el Fondo de 1992. 6. Acción judicial incoada por varios pescadores y vendedores de pescado contra el Fondo de 1992 y la República de Corea. 7. Acción judicial incoada por el propietario de un buque contra los propietarios del <i>Hebei Spirit</i> y el Fondo de 1992.
Cuestiones específicas	Una serie de organismos coreanos y autoridades locales declararon su intención de ser los últimos de la cola con respecto a las reclamaciones que ascienden a un total de KRW 444 800 millones (£248 millones).

La conversión a libras esterlinas se ha efectuado sobre la base del tipo de cambio al 31 de octubre de 2011.



Datos relativos al mapa ©2011 SK M&C

Siniestro

El buque tanque *Hebei Spirit*, con pabellón de Hong Kong (146 848 AB) fue abordado por la gabarra grúa *Samsung N°1* cuando estaba fondeando a unas cinco millas marinas de Taean, en la costa occidental de la República de Corea. La gabarra grúa estaba siendo remolcada por dos remolcadores (*Samsung N°5* y *Samho T3*) cuando se partió el cabo de remolque. Las condiciones meteorológicas eran desfavorables, y se notificó que la gabarra grúa chocó contra el buque tanque mientras iba a la deriva, 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 inclementes condiciones meteorológicas, las reparaciones de los tanques perforados tardaron cuatro días en completarse. Mientras tanto, la tripulación del *Hebei Spirit* trató de limitar la cantidad de carga derramada por las perforaciones producidas en los tanques dañados creando una escora y transfiriendo la carga entre los tanques. Sin

embargo, como el buque estaba cargado casi en su totalidad, 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 (una mezcla de Iranian Heavy, Upper Zakum y Kuwait Export).

El *Hebei Spirit* es propiedad de la Hebei Spirit Shipping Company Limited. Está asegurado por la China Shipowners Mutual Insurance Association (China P&I) y por el Assuranceföreningen Skuld (Gjensidig) (Skuld Club) y administrado por V-Ships Limited. La gabarra grúa y los dos remolcadores son propiedad y/o explotados por Samsung Corporation y su subsidiaria Samsung Heavy Industries (SHI), que pertenecen a Samsung Group, el mayor conglomerado industrial de la República de Corea.

Impacto

Gran parte de la costa occidental de la República de Corea se vio afectada en diverso grado. El litoral, compuesto por rocas, cantos rodados y guijarros, así como largas playas de recreo e instalaciones portuarias en la Península de Taean y en las islas cercanas, quedó contaminado. En un periodo de varias semanas, el litoral continental y algunas islas situadas más al sur también sufrieron contaminación por hidrocarburos emulsionados y conglomerados de alquitrán. En total se vieron afectados unos 375 kilómetros de litoral a lo largo de la costa occidental de la República de Corea. Asimismo, un considerable número de embarcaciones comerciales sufrió daños por contaminación.

La costa occidental de la República de Corea cuenta con un gran número de instalaciones dedicadas al cultivo marino, incluidas varias miles de hectáreas dedicadas al cultivo de algas. Además, es una zona importante de cultivo de mariscos y criaderos a gran escala. La zona también es explotada por pesquerías a pequeña y gran escala. Los hidrocarburos, al pasar por las estructuras de apoyo, afectaron a un gran número de estas instalaciones contaminando boyas, cabos, redes y el producto. El Gobierno coreano financió las operaciones de desmantelamiento de los criaderos ostrícolas más afectados en dos bahías de la península de Taean. Estas operaciones se completaron a principios de agosto de 2008.

Los hidrocarburos afectaron también a playas de recreo y otras zonas del Parque Nacional de Taean.

Operaciones de lucha contra el derrame

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

La respuesta en el mar, encabezada por el Gobierno, se completó en dos semanas, aunque durante las semanas siguientes un gran número de buques pesqueros seguía desplegado para remolcar las barreras de contención absorbentes y recoger los conglomerados de alquitrán. Algunos se siguieron utilizando durante ciertos meses para transportar mano de obra y materiales a las islas mar adentro, a fin de apoyar las operaciones de limpieza.

Para las operaciones de limpieza del litoral, el Servicio de Guardacostas de Corea empleó un total de 21 contratistas autorizados, 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 la República de Corea. En las operaciones de limpieza también participó la población rural local, cadetes del ejército y la Armada, y voluntarios provenientes de toda la República de Corea.

La remoción del grueso de hidrocarburos se concluyó a finales 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.

El Fondo de 1992 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 y nombraron un equipo de inspectores coreanos e internacionales para seguir las operaciones de limpieza e investigar el posible impacto de la contaminación en la pesca, la maricultura y las actividades turísticas.

Voluntarios locales llevando a cabo operaciones de limpieza al norte de Cheollipo, Condado de Taean



Aplicabilidad de los Convenios

La República de Corea es Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992) y en el Convenio del Fondo de 1992 pero, en el momento del siniestro, no había ratificado el Protocolo relativo al Fondo Complementario.

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 la 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 del Fondo de 1992 autorizó al Director a acordar 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 Ejecutivo. El Comité Ejecutivo también decidió que la conversión de 203 millones DEG a wong coreanos se haría 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 Ejecutivo del Fondo de 1992 observó que, basándose en una estimación preliminar de los expertos del Fondo, era probable que la cuantía total de las pérdidas que resultarían del siniestro del *Hebei Spirit* excediese de la cuantía disponible en virtud de 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 Ejecutivo del Fondo de 1992 decidió que los pagos se deben limitar, por el momento, al 60 % de los daños reconocidos.

En junio de 2008, el Comité Ejecutivo tomó nota de nueva información que indicaba que era probable que el alcance de los daños fuese superior a lo estimado inicialmente en marzo de 2008. En esa sesión, el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 decidió que, en vista de la creciente incertidumbre respecto de la cuantía total de las posibles reclamaciones, y de la necesidad de garantizar un tratamiento ecuánime a todos los demandantes, los pagos efectuados por el Fondo de 1992 debían limitarse, por el momento, al 35 % de la cuantía de daños reconocidos.

El Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 decidió mantener el nivel de pagos al 35 % de los daños reconocidos en sus sesiones posteriores de octubre de 2008, así como en las sesiones de marzo, junio y octubre de 2009 y de junio y octubre de 2010.

En marzo de 2011, el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 autorizó al Director a incrementar el nivel de pagos al 100 % de las reclamaciones reconocidas, a reserva de que tomen una serie de medidas preventivas antes de que el Fondo de 1992 comience a efectuar los pagos, y que si no se adoptan estas medidas preventivas, el nivel de pagos debía mantenerse al 35 % de las pérdidas establecidas y ser revisado en la próxima sesión.

En agosto de 2011, el Gobierno coreano informó al Director en funciones que, en vista de la considerable carga administrativa que las medidas preventivas determinadas por el Comité Ejecutivo en su sesión de marzo de 2011 impondría al Gobierno coreano, no tenía la intención de establecer la garantía determinada por el Comité Ejecutivo, en el entendimiento de que probablemente esto no permitiría al Fondo de 1992 incrementar el nivel de pagos al 100 % de las reclamaciones reconocidas.

En octubre de 2011, el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 decidió mantener el nivel de pagos al 35 % y que el nivel de pagos se revisaría en su próxima sesión.

Medidas del Gobierno coreano

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

En la sesión de junio de 2008 del Comité Ejecutivo del Fondo de 1992, el Gobierno coreano informó al Fondo de 1992 que, en marzo de 2008, la Asamblea Nacional había aprobado una ley especial de 'Apoyo a los habitantes afectados y restauración del medio marino con respecto a la contaminación por hidrocarburos causada por el siniestro del *Hebei Spirit*'. 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 presentaron al Gobierno pruebas de la evaluación.

El Gobierno coreano informó también al Fondo de 1992 que, en virtud de la Ley Especial, si el Fondo 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 reciban el 100 % de la evaluación. La Ley Especial entró en vigor el 15 de junio de 2008.

Al 21 de septiembre de 2011, el Gobierno coreano había efectuado pagos por un total de KRW 34 220 millones respecto a 479 reclamaciones de los sectores de la limpieza, el turismo, la pesca y la acuicultura basándose en las evaluaciones facilitadas por el Skuld Club y el Fondo de 1992, y presentó reclamaciones subrogadas contra el Skuld Club y el Fondo. El Skuld Club había pagado al Gobierno KRW 28 855 millones respecto a 434 de esas reclamaciones.

El Gobierno coreano ha elaborado un nuevo plan en aplicación de la Ley Especial, según el cual las víctimas de los daños debidos a contaminación recibirán préstamos de una cantidad fijada con antelación si han presentado una reclamación al Skuld Club y al Fondo de 1992 pero no han recibido una oferta de indemnización en un plazo de seis meses. Al 21 de septiembre de 2011, el Gobierno coreano había concedido 21 282 préstamos por un total de KRW 50 661 millones.

Decisión del Gobierno coreano de 'ser el último de la cola'

En la sesión de junio de 2008 del Comité Ejecutivo del Fondo de 1992, el Gobierno coreano informó al Comité Ejecutivo de su decisión de 'ser el último de la cola' en lo que se refiere a la indemnización de costes de limpieza y otros gastos contraídos por el Gobierno central y los gobiernos locales.

En agosto de 2011, la Secretaría llevó a cabo una investigación sobre las reclamaciones presentadas por las autoridades coreanas, e identificó 71 de dichas reclamaciones presentadas por 34 organismos gubernamentales y autoridades locales distintas, por un total de KRW 444 800 millones. Las reclamaciones correspondían a determinados costes sufragados por el Gobierno y las autoridades locales en concepto de limpieza y medidas preventivas, estudios ambientales, restauración, campañas de marketing, desgravación fiscal y otros gastos realizados para luchar contra la contaminación.

El Fondo de 1992 y el Skuld Club están en contacto frecuente con el Gobierno coreano para mantener un sistema coordinado de intercambio de información respecto a 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

Primer Acuerdo de Cooperación

En enero de 2008, se celebraron debates sobre cuestiones de indemnización, de lo que resultó el Primer Acuerdo de Cooperación concertado entre el propietario del buque, el Skuld Club, el Gobierno coreano y la Korea Marine Pollution Response Corporation (KMPRC). Aunque durante las negociaciones se consultó al Fondo de 1992, este no era parte en el acuerdo. En virtud del Acuerdo, a cambio del pago acelerado efectuado por el Club a un gran número de individuos empleados por contratistas de limpieza como mano de obra en las operaciones de respuesta en el litoral, el Gobierno coreano se comprometió a facilitar la cooperación con los expertos nombrados por el Club y el Fondo de 1992, y la KMPRC se comprometió a solicitar la puesta en libertad del *Hebei Spirit*.

El Skuld Club también mantuvo conversaciones con el Gobierno coreano a fin de resolver su preocupación de que los tribunales

de Corea que tratan los procedimientos de limitación podrían no tener en cuenta completamente 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.

Segundo Acuerdo de Cooperación

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 Tierras, Transporte y Asuntos Marítimos (MLTM), que había asumido una parte de las funciones del MOMAF). En virtud de este acuerdo, el Skuld 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, para garantizar que todos los demandantes recibieran plena indemnización, el Gobierno coreano se comprometió a pagar en su totalidad todas las reclamaciones evaluadas por el Club y el Fondo una vez que se alcanzaran los límites del CRC de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992, así como todas las cuantías concedidas por sentencias en virtud del CRC de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992 que excediesen del límite. Además, el Gobierno coreano se comprometió a depositar la cuantía ya pagada por el Skuld Club a los demandantes si el Tribunal de Limitación exigiese el depósito del fondo de limitación.

Reclamaciones de indemnización

A octubre de 2011, se habían registrado 28 882 reclamaciones, que representan a 128 343 demandantes por un total de KRW 2 611 000 millones. Se habían evaluado unas 20 053 reclamaciones por un total de KRW 166 600 millones, de las cuales se habían rechazado 16 549. El Skuld Club había efectuado pagos por un total de KRW 142 000 millones respecto a 2 639 reclamaciones y, con respecto al resto de las reclamaciones, se estaban evaluando, o se estaba solicitando información adicional a los demandantes.

Categoría de la reclamación	Reclamaciones presentadas	Cuantía reclamada (millones de KRW)	Reclamaciones evaluadas	Cuantía evaluada (millones de KRW)	Reclamaciones pagadas	Cuantía pagada (millones de KRW)	Reclamaciones rechazadas
Limpieza y medidas preventivas	299	544 829	216	97,820	181	89 656	28
Daños materiales	19	2 104	14	446	8	401	2
Pesca y maricultura	10 800	1 582 825	1 125	44,695	414	29 477	5 187
Turismo y otros daños económicos	17 763	478 983	2 147	23,631	2 036	22 237	11 332
Daños al medio ambiente	1	2 195	–	–	–	–	–
Total	28 882	2 610 935 (£1 456,9 millones)	3 567	166 592 (£93 millones)	2 639	141 771 (£79,1 millones)	16 549

Investigaciones sobre la causa del siniestro

Investigación en la República de Corea

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

En la decisión dictada en septiembre de 2008, el Tribunal de Incheon consideró culpables de causar el abordaje tanto a los dos remolcadores como el *Hebei Spirit*. 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 SHI, los capitanes de los remolcadores y el capitán y el oficial de servicio del *Hebei Spirit* apelaron 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 era 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*.

Los propietarios de los dos remolcadores y el propietario del *Hebei Spirit* apelaron al Tribunal Supremo contra la decisión del Tribunal Central de Seguridad Marítima. Hasta octubre de 2011, la decisión del Tribunal Supremo aún estaba pendiente.

Investigación en China

La Administración del Estado de abanderamiento del buque en China también inició una investigación sobre la causa del siniestro. La investigación concluyó que la decisión del operador de los remolcadores y la gabarra grúa (Marine Spread) de remolcar cuando se habían previsto condiciones climáticas adversas fue el factor principal que contribuyó a este accidente. Es más, el retraso del Marine Spread en notificar a la Estación de Información de Tráfico Marítimo (Vessel Traffic Information Station) (VTIS)) y a otros buques en la zona resultó en tiempo insuficiente disponible para que el *Hebei Spirit* realizase las maniobras necesarias para evitar el abordaje. La investigación también indicó que las acciones adoptadas por el capitán y la tripulación del *Hebei Spirit* después del abordaje habían cumplido íntegramente con las disposiciones del Plan de Emergencias de Contaminación por Hidrocarburos a bordo del buque.

Procedimientos judiciales

Procesos penales

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

En junio de 2008, el Tribunal de Seosan dictó una 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) los propietarios de los dos remolcadores (SHI) fueron multados 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.

La Fiscalía y los propietarios de los remolcadores apelaron contra la sentencia.

En diciembre de 2008, el Tribunal de lo Penal de Apelación (Tribunal de Daejeon) dictó sentencia. En su sentencia, el Tribunal redujo la sentencia contra los capitanes de los dos remolcadores. La sentencia invalidó las sentencias de no culpable 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. Los representantes de los intereses del *Hebei Spirit* apelaron al Tribunal Supremo.

En abril de 2009, el Tribunal Supremo coreano invalidó la decisión del Tribunal de Apelación de arrestar 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 arrestar 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 abandonaron la República de Corea.

Procedimientos de limitación de la responsabilidad del propietario del *Hebei Spirit*

En febrero de 2008, el propietario del *Hebei Spirit* presentó una solicitud para comenzar un procedimiento de limitación ante el sector de Seosan del Tribunal del Distrito de Daejeon (Tribunal de Limitación).

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 tenían reclamaciones contra el propietario del *Hebei Spirit* debían registrarlas 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.

En noviembre de 2009, el Tribunal Supremo desestimó una apelación presentada por varios demandantes contra la decisión del Tribunal de Limitación. Por consiguiente, la decisión del Tribunal de Limitación de comenzar los procedimientos de limitación del propietario del *Hebei Spirit* pasó a ser definitiva.

Se presentaron 127 459 reclamaciones por un total de KRW 4 091 000 millones al Tribunal de Limitación. En 2009, el Tribunal de Limitación 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.

En febrero de 2011, el Tribunal designó un perito judicial para que examinara las pruebas presentadas por ambas partes, con la intención de dictar una decisión para finales de 2011. El Tribunal ha convocado su próxima audiencia para agosto de 2012. El perito judicial aún no ha comenzado a examinar las pruebas presentadas.

Procedimientos de limitación de la responsabilidad del fletador a casco desnudo del Marine Spread

En diciembre de 2008, el fletador a casco desnudo del Marine Spread, SHI, presentó una petición solicitando al Tribunal del 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 estableció el fondo de limitación en KRW 5 600 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 20 de enero de 2010, el Tribunal de Apelación desestimó la apelación y confirmó la decisión del Tribunal de Limitación. Los demandantes apelaron al Tribunal Supremo. A octubre de 2011, la apelación aún estaba pendiente.

Procedimiento civil de una empresa de limpieza contra la República de Corea

En julio de 2008, tras el siniestro del *Hebei Spirit*, una empresa de limpieza que había participado en las operaciones de limpieza por instrucción del Servicio de Guardacostas de Incheon, entabló un proceso judicial ante el Tribunal del Distrito de Incheon (Tribunal de Primera Instancia) contra la República de Corea, reclamando KRW 727 578 150 por concepto de costes. La empresa de limpieza alegó que había formalizado un contrato de servicios con la República de Corea. Alegó que, incluso si el Tribunal hallase que no existía tal contrato de servicios, la empresa de limpieza debía, no obstante, ser indemnizada por el Estado, quien debería haber sufragado los gastos de limpieza en cualquier caso, pues, de lo contrario, se enriquecería sin causa si no sufragara los gastos contraídos por la empresa.

A principios de 2010, si bien el Tribunal de Primera Instancia decidió que no existía contrato de servicios alguno entre la empresa y la República de Corea, admitió que esta última seguía siendo responsable de indemnizar a la empresa por los gastos

de limpieza contraídos. El tribunal ordenó a la República de Corea que abonara la suma de KRW 674 683 401 por concepto de indemnización razonable. Ambas partes apelaron contra la decisión del Tribunal.

En julio de 2010, tras dos audiencias preliminares, el Tribunal de Apelación ordenó que se celebrase una sesión de mediación para explorar la posibilidad de que las partes llegasen a un acuerdo. El Fondo de 1992 intervino en este procedimiento judicial en calidad de parte interesada y participó en la mediación. En la audiencia de mediación, el mediador del Tribunal de Apelación solicitó al demandante que presentara la reclamación por costes de limpieza al Club y al Fondo de 1992 con vistas a una evaluación. En septiembre de 2010, el demandante presentó una reclamación al Club y al Fondo de 1992. El Club y el Fondo de 1992 evaluaron la reclamación en KRW 344 177 512 y ofrecieron un acuerdo al demandante en abril de 2011.

El Tribunal celebró varias audiencias en el verano de 2011, donde se examinó la posibilidad de llegar a un acuerdo amistoso entre el Gobierno y los demandantes, pero sin resultado alguno.

En septiembre de 2011, el Tribunal propuso que el demandante recibiera la cuantía evaluada por el Club y el Fondo de 1992 y decidió que una vez que se pagara la cuantía evaluada, examinaría la conveniencia de proseguir con la mediación para el resto de su reclamación por los costes de limpieza.

Procedimiento civil de una empresa de limpieza contra el Club y el Fondo de 1992

En noviembre de 2010, un contratista que trabajó en las operaciones de limpieza después del siniestro del *Hebei Spirit* entabló un proceso judicial contra los propietarios y las aseguradoras del *Hebei Spirit* y el Fondo de 1992 en el Tribunal del Distrito Central de Seúl.

El contratista había presentado una reclamación por un total de KRW 889 427 355 por los gastos contraídos en operaciones de limpieza llevadas a cabo desde enero hasta junio de 2008. El Club y el Fondo de 1992 evaluaron la reclamación correspondiente al periodo comprendido entre enero y marzo de 2008 en KRW 233 158 549. El Club y el Fondo de 1992 rechazaron la reclamación por los costes durante parte del mes de marzo de 2008 y el periodo restante, puesto que la zona en la que había operado el demandante había quedado limpia a mediados de marzo de 2008, por lo que se consideró que otras operaciones de limpieza no eran razonables desde el punto de vista técnico.

El contratista ha reclamado ante el Tribunal el saldo entre la cuantía reclamada y la evaluada, es decir KRW 656 268 806. En enero de 2011, los abogados del Fondo de 1992 presentaron una contestación ante el Tribunal en nombre del Fondo de 1992, manifestando la postura del Fondo de 1992, de que no sería responsable de pagar tal indemnización, a menos o hasta que se demostrase que la cuantía de responsabilidad del propietario del buque fuera insuficiente para cubrir la totalidad de las pérdidas resultantes del siniestro del *Hebei Spirit*.

En el verano de 2011 se celebraron audiencias en el Tribunal, donde este examinó fundamentalmente si debía seguir adelante con el procedimiento o suspenderlo hasta que haya finalizado el procedimiento de limitación en el Tribunal de Seosan.

El contratista alegó que el trabajo que se llevó a cabo después de marzo de 2008 era razonable desde el punto de vista técnico. El Fondo de 1992 presentó un documento para refutar el intento del contratista de impugnar la evaluación del Club y del Fondo de 1992. En su presentación, el Fondo destacó que sus peritos habían visitado la zona afectada varias veces desde principios de febrero a finales de marzo de 2008 y que técnicamente no era necesario realizar más trabajos de limpieza. En ese momento, se había recomendado al contratista que no siguiese realizando más trabajos y también se le recordó que el régimen internacional de indemnización no ofrecería indemnización por trabajos que no fueran razonables desde el punto de vista técnico.

Procedimiento civil de un grupo de pescadores y vendedores de productos marinos

En diciembre de 2010, un grupo de unos 50 residentes de dos aldeas situadas en la zona afectada por el siniestro del *Hebei Spirit* entabló un proceso judicial contra el Fondo de 1992 y la República de Corea. Los 50 demandantes, todos ellos dedicados a actividades de pesca o a la venta de productos marinos, solicitaron indemnización por un total de KRW 150 millones. No está claro sobre qué base se ha calculado esta reclamación.

En su primera audiencia, en marzo de 2011, el Tribunal decidió aplazar los procedimientos hasta que hayan finalizado los procedimientos de limitación de los propietarios del *Hebei Spirit*.

Procedimiento civil del propietario de un buque

En febrero de 2011, el propietario de un buque entabló un proceso judicial contra los propietarios del *Hebei Spirit* y el Fondo de 1992. Hasta ese momento, el propietario del buque no había presentado una reclamación al Fondo, aunque en el procedimiento de limitación del *Hebei Spirit* sí se había presentado una reclamación. El propietario del buque alegó que su buque fue contaminado por los hidrocarburos vertidos por el *Hebei Spirit* y que contrajeron gastos de limpieza. El propietario del buque reclamó KRW 99 878 861 e intereses del 5 % por año transcurrido desde el 11 de diciembre de 2007, reservándose el derecho a incrementar la cuantía de la reclamación para cubrir la pérdida de ingresos durante el periodo de trabajos de limpieza.

El Fondo de 1992 alegó que no sería responsable de pagar tal indemnización, a menos o hasta que se demostrase que la cuantía de responsabilidad del propietario era insuficiente para cubrir la totalidad de las pérdidas resultantes del siniestro del *Hebei Spirit*.

Desde ese entonces, el propietario del buque ha presentado la reclamación al Club y el Fondo de 1992 para ser evaluada. El Tribunal decidió suspender temporalmente el procedimiento hasta que el Club y el Fondo completasen la evaluación de la reclamación.

Procedimiento civil presentado por el propietario de una explotación de oreja de mar

En marzo de 2011, el antiguo propietario de una explotación de oreja de mar interpuso ante el Tribunal una demanda contra el Fondo de 1992. Alegó en su demanda que había vendido la explotación de oreja de mar en agosto de 2007, y que el comprador había acordado pagar el precio de compra con el producto de la venta del primer cultivo de oreja de mar, lo cual no pudo hacer debido al siniestro del *Hebei Spirit*. El nuevo propietario había reclamado indemnización al Club y el Fondo de 1992 por la pérdida de cultivo y, para asegurar su demanda por el precio de compra pendiente de la explotación, el antiguo propietario obtuvo una orden judicial en 2010 para transferirle a él la indemnización obtenida por el nuevo propietario. El antiguo propietario pidió al Tribunal que ordenase al Fondo de 1992 a pagar KRW 121 millones, más los intereses.

En mayo de 2011, la postura del Fondo de 1992 era que no sería responsable de pagar tal indemnización, a menos o hasta que se haya demostrado que la cuantía de responsabilidad del propietario era insuficiente para cubrir la totalidad de las pérdidas resultantes del siniestro del *Hebei Spirit*.

En septiembre de 2011, el antiguo propietario de una explotación de oreja de mar interrumpió su proceso judicial contra el Fondo de 1992, reservándose el derecho de presentar un proceso judicial contra el Fondo una vez finalizados los procedimientos de limitación en curso.

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

En enero de 2009, el propietario y el asegurador del *Hebei Spirit* incoaron acción de recurso contra Samsung C&T y SHI, el propietario y armador/fletador a casco desnudo del *Marine*

Estructuras para el cultivo de ostras en la provincia de Chungnam



Spread en el Tribunal de Ningbo, en la República Popular de China, combinada con un embargo de las acciones de SHI en los astilleros de la República Popular de China como garantía.

En enero de 2009, el Director decidió que, a 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 República Popular 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 de 1992 dispuso del depósito de la contragarantía requerida, correspondiente al 10 % de la cuantía reclamada por medio de una carta de compromiso emitida por el 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 Ejecutivo decidió también que el Fondo de 1992 debía continuar con la acción de recurso.

Posteriormente, el Fondo de 1992 firmó un acuerdo con los representantes de los intereses del buque en relación con la acción de recurso, en virtud del cual el Fondo de 1992 y los representantes de los intereses del buque proseguirán sus acciones por separado, compartirán a partes iguales los costes de las acciones de recurso y toda suma recuperada mediante sentencia o transacción judicial.

En septiembre de 2009, se iniciaron los procedimientos de Samsung C&T y SHI, aunque ambos presentaron 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.

En septiembre de 2010, el Tribunal Marítimo de Ningbo desestimó las solicitudes. Samsung C&T y SHI presentaron un recurso contra la decisión del Tribunal Marítimo de Ningbo en octubre de 2010.

En febrero de 2011, el Tribunal de Apelación dictó su decisión. En dicha decisión, el Tribunal de Apelación aceptó la apelación de Samsung C&T y SHI en cuanto a que el Tribunal de Ningbo era un *'forum non-conveniens'* y que debía darse curso a una acción de recurso en un tribunal coreano.

En marzo de 2011, el Fondo de 1992 y el propietario y aseguradores del *Hebei Spirit* presentaron peticiones por separado para entablar un nuevo juicio ante el Tribunal Supremo de Beijing. El Tribunal Supremo acordó conocer de las peticiones, y se han expedido documentos del Tribunal a Samsung C&T y SHI. El Tribunal ordenó el aplazamiento de toda petición de anular la orden de embargo a la espera de la vista de la petición para entablar un nuevo juicio.

En julio de 2011, el Tribunal Supremo celebró una audiencia de reconciliación con las partes, con el propósito de buscar una posible resolución de la controversia. El Fondo de 1992 participó en la audiencia. A octubre de 2011, el Fondo de 1992 estaba a la espera de la decisión del Tribunal en cuanto a celebrar otra audiencia de reconciliación.

Siniestro en Argentina

Fecha del siniestro	25 y 26 de diciembre de 2007
Lugar del siniestro	Provincia del Chubut (Argentina)
Causa del siniestro	Probablemente se produjo durante el deslustrado debido a un fallo técnico
Cantidad de hidrocarburos derramados (aproximada)	Entre 50 y 200 toneladas de crudo
Zona afectada	Caleta Córdova, provincia del Chubut (Argentina)
Estado de abanderamiento del buque	Argentina
Arqueo bruto	35 995 AB
Aseguradora P&I	West of England Ship Owners Mutual Insurance Association (Luxembourg) (West of England Club)
Límite del CRC	24 millones DEG (£23,8 millones)
STOPIA/TOPIA aplicable	No
Límite del CRC y del Fondo	203 millones DEG (£201 millones)
Indemnización pagada	AR\$2,8 millones (£410 000) y US\$ 70 949 (£45 000) (pagada por el West of England Club)
Cuestiones específicas	El Juzgado Federal de Comodoro Rivadavia ha alcanzado la decisión preliminar de que el derrame tuvo su origen en el <i>Presidente Arturo Umberto Illia</i> (<i>Presidente Illia</i>). El propietario del <i>Presidente Illia</i> y su aseguradora niegan su responsabilidad en el derrame; el propietario del buque ha solicitado al Juzgado que incluya al Fondo de 1992 en los procedimientos. Si prosperase la apelación contra la decisión del Juzgado, y se probase, no obstante, 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 conversión a libras esterlinas se ha efectuado sobre la base del tipo de cambio al 31 de octubre de 2011.



Datos relativos al mapa ©2012 Europa Technologies, Google, Inav/Geosistemas SRL, Mapcity, MapLink

Siniestro

A raíz de los informes sobre 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 km² y que estimaron que 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 ha sido afectado un total de 5,7 kilómetros de costa.

Operaciones de lucha contra el derrame

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.

Las operaciones de limpieza se centraron en los 1,5 kilómetros de costa más fuertemente contaminados por los hidrocarburos y supusieron, entre otras cosas, la remoción de parte del sustrato de la playa contaminada. Expertos en ciencia ambiental locales desaconsejaron esta medida, por lo que después se utilizaron métodos de limpieza menos intrusivos.

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

Impacto

Se informó que murieron unas 400 aves a consecuencia del derrame. Asociaciones dedicadas al bienestar de la fauna y medio ambientales, junto con unos 250 voluntarios, emprendieron el rescate de aves y su rehabilitación. Se estableció un centro de recuperación de aves en una granja avícola abandonada.

Se interrumpieron las actividades de pesca locales, aunque el operador de la boya de carga dispuso el transporte de los pescadores que se dedican a la pesca de subsistencia a otros lugares más distantes a lo largo del litoral para que pudieran continuar sus operaciones de pesca. No obstante, el sector de la pesca sufrió pérdidas económicas.

La zona afectada por el derrame se utiliza también para fines recreativos y se previeron reclamaciones por pérdidas en el sector del turismo.

Aplicabilidad de los Convenios

Argentina es Parte en los Convenios de Responsabilidad Civil (CRC de 1992) y del Fondo de 1992. En virtud del CRC de 1992, el límite de responsabilidad del propietario del *Presidente Illia* 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).

Reclamaciones de indemnización

Tramitación de 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 actuaría también como coordinador de dicho proceso. Entre mayo de 2009 y marzo de 2010 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. En agosto de 2010 se celebró otra reunión con la finalidad de planear la coordinación del proceso de evaluación de reclamaciones.

En abril de 2011 se celebraron reuniones en Buenos Aires entre representantes del Fondo de 1992, sus abogados y los expertos, para discutir la evaluación de las reclamaciones pendientes.

Reclamaciones de indemnización

Visión general de las reclamaciones

A octubre de 2011, 320 particulares habían presentado 257^{<10>} reclamaciones por concepto de indemnización por un total de AR\$49,9 millones y US\$ 126 617. Se habían evaluado 128 reclamaciones por un total de AR\$3,5 millones y US\$ 115 949. El Club había efectuado pagos por un total de AR\$2,8 millones y US\$ 70 949. Se habían rechazado 31 de las 128 reclamaciones evaluadas. El resto de las reclamaciones estaban siendo evaluadas.

El siguiente cuadro detalla la situación de las reclamaciones en diversas categorías:

Reclamaciones de limpieza

A octubre de 2011, se habían recibido ocho reclamaciones por concepto de limpieza y medidas preventivas, incluidas dos reclamaciones de organizaciones dedicadas al bienestar de los animales, una del operador de la boya de carga y dos de las autoridades locales. Las reclamaciones de las organizaciones dedicadas al bienestar de los animales, de un total de AR\$101 210 y US\$ 81 615, con respecto a los costes de tratamiento de la fauna y flora afectadas por la contaminación, se han acordado en AR\$58 988 y US\$ 70 949, respectivamente. La reclamación del operador de la boya de carga, de US\$ 45 000, por los gastos contraídos en la limpieza de las costas, se evaluó como reclamada. Las evaluaciones de las reclamaciones de las autoridades locales estaban siendo finalizadas.

Categoría de la reclamación	Reclamaciones presentadas	Cuantía reclamada (AR\$)	Cuantía reclamada (US\$)	Reclamaciones aprobadas	Cuantía aprobada (AR\$)	Cuantía aprobada (US\$)	Reclamaciones pagadas por el Club	Cuantía pagada (AR\$)	Cuantía pagada (AR\$)
Turismo	11	1 644 366	0	3	12 000	0	2	12 000	0
Limpieza y medidas preventivas	8	2 532 801	126 617	3	58 988	115 949	2	58 988	70 949
Pesquerías	238	45 704 815	0	122	3 404 296	0	74	2 752 446	0
Total	257	49 881 982 (£7 300 000)	126 617 (£78 500)	128	3 475 284 (£509 000)	115 949 (£72 000)	78	2 823 434 (£410 000)	70 949 (£44 000)

^{<10>} La mayoría de las reclamaciones fueron presentadas inicialmente por particulares. Las investigaciones han demostrado que muchos de estos individuos trabajan en grupos y que sus reclamaciones, por lo tanto, se han consolidado, según corresponde, en reclamaciones de grupo.

Reclamaciones del sector de pesca/acuicultura

Los demandantes del sector de la pesca son principalmente particulares, entre los que se encuentran pescadores artesanales a pie y con embarcaciones, elaboradores y vendedores, así como compradores y revendedores de pescado. Muchos de los demandantes llevan a cabo más de una de estas actividades y trabajan en grupos. Hay tres reclamaciones de propietarios de fábricas de elaboración de pescado y reclamaciones adicionales de sus trabajadores. A octubre de 2011, de las 238 reclamaciones presentadas en el sector de la pesca, 122 se habían evaluado por un total de AR\$3,4 millones, pero 30 se habían rechazado dado que los demandantes no habían probado que hubieran sufrido pérdidas relacionadas con la contaminación. El resto de las reclamaciones estaban siendo evaluadas. Se habían efectuado pagos de indemnización por un total de AR\$2,8 millones con respecto a 74 reclamaciones.

Reclamaciones relativas al turismo y otras pérdidas económicas

Las reclamaciones del sector del turismo provienen de trabajadores de tiendas de abastos, hoteles, un restaurante y una empresa de turismo y pesca deportiva. A octubre de 2011, de las 11 reclamaciones en el sector del turismo, dos se habían evaluado provisionalmente y una se había rechazado. La cuantía pagada por esas dos reclamaciones asciende a AR\$12 000. El resto de las reclamaciones estaban siendo evaluadas.

Cuestiones jurídicas

Investigaciones sobre la causa del siniestro

El Servicio de Guardacostas argentino (Prefectura Naval) comenzó las investigaciones sobre las causas del siniestro poco después del derrame. El Servicio de Guardacostas inspeccionó el *Presidente Illia* en Caleta Córdova y en Campana, el puerto de descarga. Dichas inspecciones detectaron un fallo en el sistema de lastre y la existencia de residuos de crudo en tres tanques de lastre.

El Servicio de guardacostas argentino efectuó inspecciones en varios buques presentes en la zona, tras las cuales a todos se les permitió continuar su travesía.

Procedimientos penales

El Fondo de 1992 nombró un abogado argentino para seguir de cerca los procedimientos judiciales incoados a raíz de este siniestro.

El Juzgado Federal de Comodoro Rivadavia inició una investigación sobre la causa del siniestro. Tras una orden judicial, el *Presidente Illia* fue retenido en Campana en enero de 2008. Una inspección del buque reveló una fuga en el conducto de lastre al pasar por el tanque de carga central N°1. En una segunda inspección se hallaron residuos de crudo en tres tanques de lastre. El Juzgado investigó en particular la responsabilidad del representante del propietario del buque (el superintendente), el capitán y varios oficiales del *Presidente Illia*, el operador de la boya de carga y el inspector de la carga.

En marzo de 2008, el Juzgado Federal dictó una decisión preliminar que señalaba al representante del propietario del buque (el superintendente), al capitán y a otros oficiales del *Presidente Illia* partes responsables del siniestro.

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

El Juzgado indicó que sus conclusiones se sustentaban en análisis químicos, según los cuales se hallaron restos de hidrocarburos en las tuberías de lastre y en la bomba de lastre separado del *Presidente Illia*. Estos restos coincidían con el tipo de crudo que se había cargado en la boya de carga, y eran también muy similares a las muestras obtenidas en las costas de Caleta Córdova. Cuando las autoridades llevaron a cabo la inspección y tomaron muestras al llegar el buque al puerto de descarga, observaron goteos de hidrocarburos que procedían de la tubería de descarga del lastre. Además, la información que figura en los informes pertinentes del inspector de carga supuestamente indica que la cantidad recibida en el puerto de descarga era considerablemente inferior a la cantidad transferida al buque en el puerto de carga.

Las partes acusadas 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* hubiera sido de muy poca importancia, y era muy poco probable que hubiese alcanzado la costa y que, por lo tanto, los hidrocarburos que alcanzaron la costa debían de haber procedido de otra fuente. El propietario del buque y la aseguradora

Operaciones de limpieza del litoral cerca de Caleta Córdova



alegan, además, que los derrames de hidrocarburos anónimos son frecuentes en Caleta Córdova y cuestionan la validez del análisis efectuado por el laboratorio designado por el Juzgado.

Procedimientos civiles

Poco después del derrame la provincia del Chubut presentó ante el Juzgado Federal de Comodoro Rivadavia una petición de garantía por US\$ 50 millones. El Juzgado desestimó la petición de garantía por motivos de procedimiento.

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

En octubre de 2008, el capitán presentó alegatos como codemandado en la reclamación de la provincia del Chubut y también pidió al Juzgado que citara al Fondo de 1992. Los demandantes estuvieron de acuerdo y el Juzgado decidió que se debería incluir al Fondo de 1992 en los procedimientos, y que estos deberían detenerse en espera de la notificación del Fondo de 1992. El Fondo recibió oficialmente notificación de la acción judicial el 19 de octubre de 2009.

El Fondo de 1992, teniendo en cuenta las investigaciones de sus expertos, presentó alegaciones en las que argumenta que la fuente más probable del derrame era el *Presidente Illia*. No obstante, en sus alegatos, el Fondo de 1992 también considera la posibilidad de que la fuente del derrame pudiese haber sido otro buque, el *San Julián*, que se encontraba cerca de la zona en el momento del siniestro.

Para lograr rápido acceso al expediente de los procedimientos penales con la finalidad de preparar la defensa, el Fondo de 1992 pidió al Juzgado que se le permitiera acceder al expediente y obtener una colección completa de copias. Esto se le negó en un principio, pero se reconoció posteriormente, y se obtuvo una colección completa de documentos.

Varios demandantes (18 reclamaciones individuales, incluidos organismos gubernamentales, y 20 reclamaciones en grupo) han entablado acciones judiciales contra el propietario del buque y el West of England Club en el Juzgado de Comodoro Rivadavia y en el de Buenos Aires. Algunos de esas acciones judiciales también incluyen al Fondo de 1992 como demandado. Dado que los Juzgados no permiten el acceso público a los registros de las acciones judiciales, aún no se conoce el número exacto de los demandantes.

En diciembre de 2010, el Fondo de 1992 entabló una acción judicial ante el Juzgado Nacional en lo Civil y Comercial Federal de Buenos Aires contra el propietario del *San Julián* y su aseguradora con el fin de proteger sus derechos de indemnización en el caso de que los tribunales argentinos llegaran a la conclusión de que el buque que derramó los hidrocarburos no

fuera el *Presidente Illia* sino el *San Julián*. Se han suspendido los procedimientos en espera de una decisión sobre qué juzgado es competente para entender del caso.

El propietario del *Presidente Illia* y el West of England Club también entablaron una acción judicial contra el Fondo de 1992 en Buenos Aires, con objeto de proteger sus derechos de indemnización contra el Fondo en caso de que se llegara a la conclusión de que el buque que derramó los hidrocarburos no fuera el *Presidente Illia*.

Caducidad

En virtud del CRC de 1992, los derechos a indemnización por el propietario del buque y su aseguradora caducan a menos que se interponga una acción judicial dentro de los tres años a partir de la fecha en que se haya producido el daño (artículo VIII del CRC de 1992). En cuanto al Convenio del Fondo de 1992, los derechos de indemnización por el Fondo de 1992 caducan, a menos que el reclamante interponga una acción judicial contra el Fondo dentro de este plazo de tres años o bien notifique al Fondo dentro de ese plazo una acción judicial contra el propietario del buque o su aseguradora (Artículo 6 del Convenio del Fondo de 1992). Asimismo, ambos Convenios prevén que en ningún caso podrá interponerse acción judicial alguna una vez transcurridos seis años desde la fecha del siniestro.

En noviembre de 2010 se enviaron cartas sobre el asunto de la caducidad a cada uno de los demandantes con los que no se había llegado a un acuerdo hasta ese momento. Respecto a este siniestro, puede que no se pueda determinar con certeza a partir de qué día comienza a contarse el plazo de tres años para el reclamante individual (es decir, el día en que ocurrió el daño). En vista de la incertidumbre sobre el comienzo del plazo de caducidad, en las cartas se sugirió que los reclamantes den por sentado que el plazo de caducidad comenzó el día en que se produjo el siniestro (es decir, el 26 de diciembre de 2007). Se aclaró también que, incluso si los reclamantes habían entablado acción judicial, ello no impediría nuevas deliberaciones con respecto a sus reclamaciones con el fin de lograr una transacción extrajudicial.

Consideraciones

En virtud del CRC de 1992, el límite de responsabilidad del propietario del *Presidente Illia* se calcula en 24 millones DEG y, aunque la cuantía admisible de los daños ocasionados por el siniestro todavía es incierta, 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 del buque y su aseguradora mantienen que el *Presidente Illia* no causó el derrame que impactó la costa y han apelado contra la decisión del Juzgado. Si prosperase su apelación, pero no obstante, se estableciese 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.

King Darwin

Fecha del siniestro	27 de septiembre de 2008
Lugar del siniestro	Nueva Brunswick (Canadá)
Causa del siniestro	Hidrocarburos derramados durante descarga en instalación portuaria
Cantidad de hidrocarburos derramados (aproximada)	64 toneladas de fueloil combustible C
Zona afectada	Puerto de Dalhousie, Nueva Brunswick (Canadá)
Estado de abanderamiento del buque	Islas Marshall
Arqueo bruto	42 010 AB
Aseguradora P&I	Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Limited (Steamship Mutual)
Límite del CRC	27,9 millones DEG (£27,6 millones)
STOPIA/TOPIA aplicable	No
Límite del CRC y del Fondo	203 millones DEG (£201 millones)
Indemnización pagada	Se han acordado dos reclamaciones por la cuantía reclamada, por un total de US\$ 1 332 488 (£826 000) (pagado por la Steamship Mutual).
Procedimientos judiciales	En septiembre de 2009 una compañía de dragado presentó una acción ante el Tribunal Federal de Halifax, Nueva Escocia contra el propietario del <i>King Darwin</i> , la Steamship Mutual, el Fondo de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos procedentes de los buques (SOPF) del Canadá y el Fondo de 1992. Posteriormente, se suspendieron los procedimientos contra el SOPF.

La conversión a libras esterlinas se ha efectuado sobre la base del tipo de cambio al 31 de octubre de 2011.



Datos relativos al mapa ©2011 Europa Technologies, GIS Innovatsia, GeoBasis-DE/BKG (©2009), Google, Tele Atlas, Transnavicom

Siniestro

El 27 de septiembre de 2008, el *King Darwin*, petrolero matriculado en las Islas Marshall (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).

Operaciones de lucha contra el derrame

La terminal llevó a cabo operaciones iniciales de lucha contra el derrame de hidrocarburos. Dichas operaciones incluyeron la contención de los hidrocarburos en la zona portuaria mediante el uso de barreras flotantes y la adición de paja para absorber los hidrocarburos. El propietario del *King Darwin* empleó a un contratista privado para que realizara operaciones de limpieza en la orilla, las defensas contra hielos, el revestimiento exterior y las estructuras portuarias. La mayor parte de las operaciones de limpieza habían concluido al 5 octubre de 2008.

La última zona por limpiar era la sección del muelle más cercana a donde el *King Darwin* estaba atracado, que también quedó 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 el propietario 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 del derrame de hidrocarburos en la zona tras la temporada de invierno. Las autoridades locales declararon concluidas las operaciones de limpieza en septiembre de 2009.

Aplicabilidad de los Convenios

En el momento en que tuvo lugar el siniestro, el Canadá era Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992) y en el Convenio del Fondo de 1992. El límite de responsabilidad del propietario del *King Darwin* en virtud al CRC de 1992 se estima en 27 863 310 DEG.

El *King Darwin* tenía un seguro de responsabilidad por contaminación con la Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Limited (Steamship Mutual).

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 esas dos reclamaciones fue de US\$ 1 332 488, un monto comprendido dentro de la cuantía de limitación del buque.

Las autoridades portuarias presentaron una reclamación por gastos adicionales. No obstante, tras analizar la documentación de apoyo facilitada, parecía que los gastos eran un duplicado de los costes ya presentados o pagados por la limpieza, o de gastos no relacionados con el siniestro. Por lo tanto, la Steamship Mutual cuestionó la reclamación.

Una compañía de dragado que trabajaba en el puerto de Dalhousie en el momento del siniestro presentó una reclamación por pérdidas, alegando que la compañía había tenido que interrumpir su trabajo mientras se realizaba la limpieza del dique. No obstante, a tenor de la documentación de apoyo facilitada, parecía que el trabajo contratado había finalizado dentro del calendario previsto, que no se había impuesto a la compañía sanción alguna conforme a los términos del contrato y que no se había establecido ninguna otra pérdida. La Steamship Mutual pidió más información, que no fue facilitada.

No se esperan más reclamaciones.

Cuestiones jurídicas

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 una garantía bancaria por parte del propietario del buque.

En septiembre de 2009, la compañía de dragado presentó además una acción ante el Tribunal Federal de Halifax, Nueva Escocia, contra el propietario del *King Darwin*, la Steamship Mutual, el Fondo de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos procedentes de los buques (SOPF) del Canadá y el Fondo de 1992, para reclamar daños materiales debidos a la contaminación del equipo causados por el derrame de hidrocarburos y pérdidas consecuentes por un total de Can\$143 417. Desde entonces, el demandante ha suspendido la acción interpuesta contra el SOPF.

El Tribunal Federal de Halifax aún no ha fijado la fecha de la audiencia.

Dado que los daños causados parecen estar comprendidos dentro del límite del CRC de 1992, es poco probable que el Fondo de 1992 tenga que pagar indemnización.

JS Amazing

Fecha del siniestro	6 de junio de 2009
Lugar del siniestro	Ijala, río de Warri, Estado del Delta (Nigeria)
Causa del siniestro	Se desconoce, si bien supuestamente el petrolero zozobró al chocar contra un objeto en el agua
Cantidad de hidrocarburos derramados	Se desconoce
Zona afectada	Río de Warri, Estado del Delta (Nigeria)
Estado de abanderamiento del buque	Nigeria
Arqueo bruto (AB)	3 384 AB
Aseguradora P&I	Se desconoce
Límite del CRC	4,51 millones DEG (£4,46 millones)
STOPIA/TOPIA aplicable	No
Límite del CRC y del Fondo	203 millones DEG (£201 millones)
Indemnización pagada	Ninguna
Procedimientos judiciales	Ninguna

La conversión a libras esterlinas se ha efectuado sobre la base del tipo de cambio al 31 de octubre de 2011.



Datos relativos al mapa ©2011 Europa Technologies, Google

Siniestro

En mayo de 2011 se informó al Fondo de 1992 de un derrame de hidrocarburos que se produjo en junio de 2009, cuando el petrolero *JS Amazing* derramó una cantidad desconocida de fueloil con un bajo punto de fluidez en el delta del río Warri, en Estado del Delta (Nigeria).

También se informó al Fondo de 1992 de que, en mayo de 2009, aproximadamente dos semanas antes del derrame del *JS Amazing*, se había producido en la misma zona un derrame de hidrocarburos procedente de un oleoducto propiedad de Nigerian National Petroleum Corporation (NNPC)/Pipeline Products Marketing Corporation (PPMC) que había sufrido destrozos por vandalismo.

Ninguno de los dos siniestros se divulgaron ampliamente fuera de Nigeria, y las investigaciones preliminares llevadas a cabo por el Fondo de 1992 no proporcionaron gran cantidad de información en relación al derrame procedente del *JS Amazing*, o la identidad del propietario del buque. No se ha podido encontrar ningún tipo de registro de cobertura del buque con un P&I Club parte del International Group.

Operaciones de lucha contra el derrame

El Fondo de 1992 designó a abogados nigerianos para que llevaran a cabo investigaciones preliminares, que revelaron que, en junio de 2009, la Nigerian Oil Spill Detection and Response Agency (NOSDRA), un organismo del Gobierno Federal de Nigeria, había visitado la zona como parte de una investigación conjunta con PPMC (una filial de NNPC a cargo de la instalación y el mantenimiento de los oleoductos de NNPC) para evaluar el impacto del derrame del *JS Amazing* en el medio ambiente y las comunidades afectadas.

Como resultado de dicha visita de investigación, el NOSDRA pidió a la PPMC que adoptara medidas inmediatas para limpiar las zonas afectadas. A la sazón el NOSDRA creía que el atracadero de carga en el que había tenido lugar el siniestro era propiedad de la NNPC. Posteriormente, la PPMC negó que este fuera el caso.

NOSDRA alegó que el PPMC no había cumplido con su petición de limpiar las zonas afectadas, y como consecuencia de esto multó al PPMC por una cantidad de un millón de NGN (US\$ 6 420). PPMC no pagó la multa, por lo que NOSDRA inició procedimientos judiciales contra PPMC ante el Tribunal Superior Federal de Nigeria por la falta de pago de la multa y la limpieza de la zona afectada.

En su defensa, PPMC alegó que había adoptado medidas para contactar con las autoridades, las cuales, a su vez, contactaron con la Clean Nigeria Association (un consorcio de compañías petroleras) con el objetivo de movilizar equipo en el lugar del derrame, a fin de contener y recuperar los hidrocarburos derramados. La PPMC sostiene que con las medidas adoptadas se logró contener el derrame dentro de la zona que rodea un pantán privado en Ijala, río de Warri, Estado del Delta.

La PPMC también sostiene que el siniestro del *JS Amazing* no afectó a ningún lugar que necesitara limpieza y remediación, pero que la zona había sufrido importantes daños por contaminación con anterioridad, en mayo de 2009, cuando el oleoducto de la NNPC/PPMC, que transportaba petróleo crudo, había sido objeto de vandalismo y se había derramado petróleo crudo al río.

Impacto

A octubre de 2011, no se habían proporcionado datos al Fondo de 1992 en relación al impacto del derrame del *JS Amazing* en las comunidades locales.

Aplicabilidad de los Convenios

Nigeria 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 *JS Amazing* conforme al CRC de 1992 se estima en 4,51 millones DEG (£4,5 millones).

Reclamaciones de indemnización

Dos peritos que representan a demandantes afectados por el siniestro que habían solicitado indemnizaciones por las pérdidas sufridas, se habían puesto en contacto con el Fondo de 1992. A octubre de 2011 no se había presentado ninguna reclamación.

Cuestiones jurídicas

Investigación del siniestro – Contacto con el propietario del buque

Los abogados nigerianos del Fondo de 1992 se pusieron en contacto con el propietario del buque, Equitorial Energy Ltd., que aceptó que, en junio de 2009, se produjo un derrame de hidrocarburos en Ijala. Sin embargo, ellos declararon que habían resuelto el problema, aunque se negó a divulgar cualquier tipo de información sobre las medidas adoptadas o la identidad de sus aseguradores.

Procedimientos civiles

NOSDRA inició procedimientos civiles ante el Tribunal Superior Federal de Nigeria contra PPMC por la presunta falta de limpieza del derrame de hidrocarburos y/o el impago de la multa impuesta por NOSDRA.

A octubre de 2011, ningún demandante había iniciado procedimiento alguno contra el propietario del buque, NNPC/PPMC o el Fondo de 1992.

Consideraciones

Existe muy poca información disponible en relación con este siniestro, incluido si, en el momento del siniestro, el propietario del buque tenía un seguro que cubre la responsabilidad por contaminación, tal y como se requiere en virtud del artículo VII.1 del CRC de 1992, o si el propietario del buque o la aseguradora habían pagado algún tipo de indemnización.

El Fondo de 1992 seguirá observando la situación, aunque parece poco probable que el Fondo de 1992 tenga que pagar indemnización.

Vista de una de las numerosas instalaciones petroleras en el Delta del Níger



Fondo de 1992: Resumen de Siniestros

Buque	Fecha del siniestro	Lugar del siniestro	Estado del abanderamiento del buque	Arqueo bruto (AB)	Límite de responsabilidad del propietario del buque conforme al CRC
Siniestro en Alemania	20.06.1996	Costa del Mar del Norte, Alemania	Desconocido	Desconocido	Desconocido
<i>Nakhodka</i>	02.01.1997	Islas Oki, Japón	Federación de Rusia	13 159	1 588 000 DEG
<i>Osung N°3</i>	03.04.1997	Tunggado, República de Corea	República de Corea	786	104 500 DEG
Siniestro en el Reino Unido	28.09.1997	Essex, Reino Unido	Desconocido	Desconocido	Desconocido
<i>Santa Anna</i>	01.01.1998	Devon, Reino Unido	Panamá	17 134	10 196 280 DEG
<i>Milad I</i>	05.03.1998	Bahrein	Belice	801	Desconocido
<i>Mary Anne</i>	22.07.1999	Filipinas	Filipinas	465	3 millones DEG
<i>Dolly</i>	05.11.1999	Martinica	República Dominicana	289	3 millones DEG
<i>Erika</i>	12.12.1999	Bretaña, Francia	Malta	19 666	€12 843 484
<i>Al Jaziah I</i>	24.01.2000	Abu Dhabi, Emiratos Árabes Unidos	Honduras	681	3 millones DEG
<i>Slops</i>	15.06.2000	Pireo, Grecia	Grecia	10 815	8,2 millones DEG

Causa del siniestro	Cantidad estimada de hidrocarburos derramados (toneladas)	Indemnización pagada por el Fondo de 1992 hasta el 31.10.11	Notas
Desconocida	Desconocida	€1 284 905	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.
Ruptura	6 200	¥26 089 893 000	Se llegó a un acuerdo de transacción 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.
Encalladura	Desconocida	Cero	El Fondo de 1992 pagó ¥340 millones a los demandantes. Esta cuantía fue reembolsada posteriormente por el Fondo de 1971.
Desconocida	Desconocida	Cero	No se dio curso a la reclamación.
Encalladura	280	Cero	Reclamación pagada por el asegurador del propietario del buque
Avería de casco	Desconocida	BD 21 168	El Fondo de 1992 no procedió a la acción de recurso contra el propietario del buque.
Hundimiento	Desconocida	Cero	Reclamación pagada por el asegurador del propietario del buque
Hundimiento	Desconocida	€1 457 753	El Fondo de 1992 efectuó el pago íntegro de €1 457 753 al Gobierno francés de todas las pérdidas resultantes del siniestro.
Ruptura	19 800	€16,9 millones	Total SA pagó 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. En octubre de 2011, se llegó a un acuerdo global entre el Fondo de 1992, la Steamship Mutual, Registro Italiano Navale (RINA) y Total.
Hundimiento	100-200	Dhr 6 400 000	Los Fondos de 1971 y de 1992 entablaron una acción judicial contra el propietario del buque en la que se reclamaba el reembolso de Dhr 6,4 millones. El Tribunal decidió a favor de los Fondos, pero habría sido muy difícil hacer cumplir la sentencia puesto que el propietario del buque no tenía suficientes activos. Puesto que los costes contraídos por el Fondo para hacer cumplir la sentencia habría superado la cuantía recuperada, los Fondos desistieron de hacer cumplir la sentencia y cancelaron la deuda.
Incendio	1 000-2 500	€4 022 099	En 2000, el Comité Ejecutivo decidió que el <i>Slops</i> no debía ser considerado un “buque” para los fines de los Convenios de 1992 y por tanto estos Convenios no eran aplicables a este siniestro. No obstante, el Tribunal Supremo de Grecia en última instancia decidió que el <i>Slops</i> era un “buque” como se define en los Convenios de 1992.

Buque	Fecha del siniestro	Lugar del siniestro	Estado del abanderamiento del buque	Arqueo bruto (AB)	Límite de responsabilidad del propietario del buque conforme al CRC
Siniestro en España	05.09.2000	España	Desconocido	Desconocido	Desconocido
Siniestro en Suecia	23.09.2000	Suecia	Desconocido	Desconocido	Desconocido
<i>Natuna Sea</i>	03.10.2000	Indonesia	Panamá	51 095	22 400 000 DEG
<i>Baltic Carrier</i>	29.03.2001	Dinamarca	Islas Marshall	23 235	DKr118 millones
<i>Zeinab</i>	14.04.2001	Emiratos Árabes Unidos	Georgia	2 178	3 millones DEG
Siniestro en Guadalupe	30.06.2002	Guadalupe	Desconocido	Desconocido	Desconocido
Siniestro en el Reino Unido	29.09.2002	Reino Unido	Desconocido	Desconocido	Desconocido
<i>Prestige</i>	13.11.2002	España	Bahamas	42 820	€2 777 986
<i>Spabunker IV</i>	21.01.2003	España	España	647	3 millones DEG
Siniestro en Bahrein	15.03.2003	Bahrein	Desconocido	Desconocido	Desconocido
<i>Buyang</i>	22.04.2003	Geoje, República de Corea	República de Corea	187	3 millones DEG
<i>Hana</i>	13.05.2003	Busán, República de Corea	República de Corea	196	3 millones DEG
<i>Victoriya</i>	30.08.2003	Syzran, Federación de Rusia	Federación de Rusia	2 003	3 millones DEG
<i>Duck Yang</i>	12.09.2003	Busán, República de Corea	República de Corea	149	3 millones DEG
<i>Kyung Won</i>	12.09.2003	Namhae, República de Corea	República de Corea	144	3 millones DEG

Causa del siniestro	Cantidad estimada de hidrocarburos derramados (toneladas)	Indemnización pagada por el Fondo de 1992 hasta el 31.10.11	Notas
Desconocida	Desconocida	Cero	Las autoridades españolas han recuperado los costes de la supuesta fuente de contaminación.
Desconocida	Desconocida	Cero	El estado sueco inició acción judicial contra el propietario del <i>Alambra</i> , su asegurador y el Fondo de 1992. A consecuencia del acuerdo extrajudicial entre el Estado y el propietario del buque/asegurador, la acción contra el Fondo fue retirada.
Encalladura	7 000	Cero	El asegurador del propietario del buque pagó todas las reclamaciones.
Abordaje	2 500	Cero	El asegurador del propietario del buque pagó todas las reclamaciones.
Hundimiento	400	US\$ 844 000 Dhr2 480 000	Los Fondos de 1971 y 1992 han contribuido cada uno con el 50% de las cuantías abonadas.
Desconocida	Desconocida	Cero	El origen del derrame parece haber sido un buque de carga general. Por consiguiente, el Fondo de 1992 no tendrá que efectuar pagos de indemnización.
Desconocida	Desconocida	£5 400	
Ruptura	63 200	£114 484 976	El propietario del buque ha depositado la cuantía de limitación de €2 777 986 ante el Tribunal español competente. El Fondo de 1992 ha pagado €13 920 000 al Gobierno español y €523 243 a los demandantes de España, €5 millones a los demandantes de Francia y €328 448 al Gobierno portugués.
Hundimiento	Desconocida	Cero	
Desconocida	Desconocida	US\$ 1 231 000	El Fondo de 1992 pagó todas las reclamaciones.
Encalladura	35-40	Cero	El asegurador del propietario del buque pagó todas las reclamaciones.
Abordaje	34	Cero	El asegurador del propietario del buque pagó todas las reclamaciones.
Incendio	Desconocida	Cero	Puesto que la cuantía total reclamada está muy por debajo de la cuantía de limitación aplicable al <i>Victoriya</i> , el Fondo de 1992 no tendrá que efectuar pagos de indemnización.
Hundimiento	300	Cero	El asegurador del propietario del buque pagó todas las reclamaciones.
Encalladura	100	KRW 3 328 000 000	

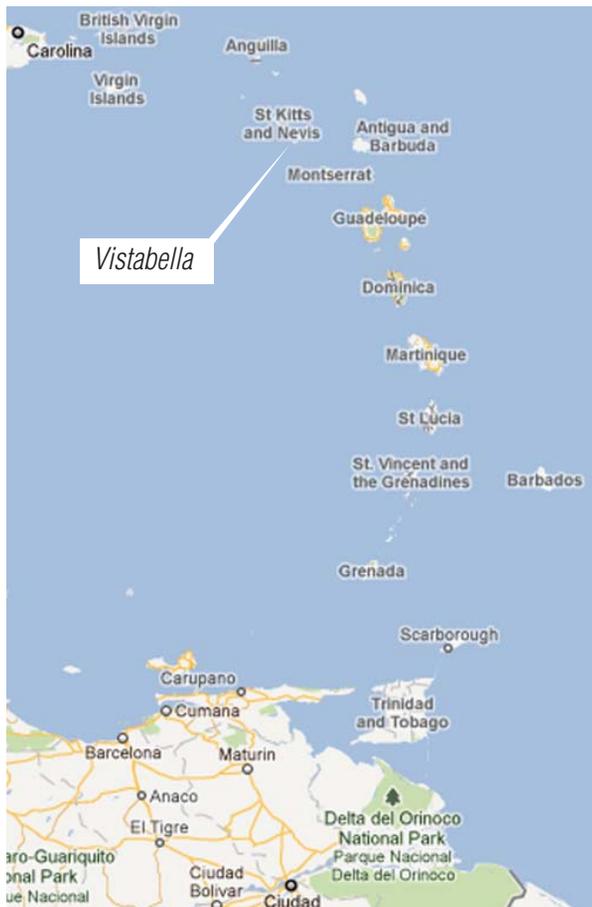
Buque	Fecha del siniestro	Lugar del siniestro	Estado del abanderamiento del buque	Arqueo bruto (AB)	Límite de responsabilidad del propietario del buque conforme al CRC
<i>Jeong Yang</i>	23.12.2003	Yeosu, República de Corea	República de Corea	4 061	4 510 000 DEG
<i>N°11 Hae Woon</i>	22.07.2004	Geoje, República de Corea	República de Corea	110	4 510 000 DEG
<i>N°7 Kwang Min</i>	24.11.2005	Busán, República de Corea	República de Corea	161	4 510 000 DEG
<i>Solar 1</i>	11.08.2006	Estrecho de Guimaras, Filipinas	Filipinas	998	4 510 000 DEG
<i>Shosei Maru</i>	28.11.2006	Mar Interior de Seto, Japón	Japón	153	4 510 000 DEG
<i>Volgoneft 139</i>	11.11.2007	Estrecho de Kerch, entre la Federación de Rusia y Ucrania	Federación de Rusia	3 463	4 510 000 DEG
<i>Hebei Spirit</i>	07.12.2007	A la altura de Taean, República de Corea	China	146 848	KRW 186 800 millones
Siniestro en Argentina	26.12.2007	Caleta Córdova,	Argentina	35 995	24 067 845 DEG
<i>King Darwin</i>	27.09.2008	Puerto de Dalhousie, Nueva Brunswick, Canadá	Canadá	42 010	27 863 310 DEG
<i>JS Amazing</i>	06.06.2009	Ijala, río de Warri, Estado del Delta, Nigeria	Nigeria	3 384	4 510 000 DEG

Causa del siniestro	Cantidad estimada de hidrocarburos derramados (toneladas)	Indemnización pagada por el Fondo de 1992 hasta el 31.10.11	Notas
Abordaje	700	Cero	El asegurador del propietario del buque pagó todas las reclamaciones.
Abordaje	12	Cero	El asegurador del propietario del buque pagó todas las reclamaciones.
Abordaje	37	KRW 2 032 100 000	Se finalizó todo litigio en julio de 2010.
Hundimiento	2 100	PHP 986 646 031	Puesto 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.
Abordaje	60	¥899 693 953	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 del buque que abordó.
Ruptura	1 200-2 000	Cero	En 2008, el tribunal dictó un fallo declarando que los límites de responsabilidad del propietario del buque se calcularon sobre la información publicada en la Gaceta Oficial rusa en RUB 116 636 700, equivalente a 3 millones DEG. El Fondo de 1992 apeló contra el fallo del tribunal y argumentó que en el momento del siniestro el límite de responsabilidad del propietario del buque en virtud del CRC de 1992 era 4,51 millones DEG (RUB 175,3 millones). El Tribunal Supremo ha confirmado desde entonces la decisión del Tribunal de Casación. Se podrá presentar otra apelación una vez que el Tribunal de Arbitraje dicte su fallo sobre los fundamentos de las reclamaciones. Se han mantenido una serie de conversaciones para estudiar la manera de resolver el déficit de seguro, aunque no se ha llegado a ninguna resolución.
Abordaje	10 900	Cero	Se han presentado reclamaciones por un total de KRW 2 194 000 millones en nombre de 126 331 demandantes. Se esperan nuevas reclamaciones. El asegurador ha pagado hasta ahora KRW 141 771 millones en indemnización y el Fondo de 1992 comenzará a pagar indemnización tan pronto como se haya alcanzado el límite del CRC.
Desconocida	50-200	Cero	El límite de responsabilidad del propietario del buque indicado es determinado basándose en el arqueo bruto del <i>Presidente Illia</i> y puede cambiar si se encontrara responsable a otro buque o si no se encontrara responsable a ninguno. El propietario y su asegurador impugnan la responsabilidad y alegan que los hidrocarburos que impactaron la costa deben haber procedido de otra fuente. Sin embargo, el Fondo de 1992 ha investigado los acontecimientos y ha llegado a la conclusión de que los hidrocarburos derramados procedían del <i>Presidente Illia</i> .
Descarga	64	Cero	
Desconocida	Desconocida	Cero	No se informó al Fondo de 1992 sobre el siniestro hasta mayo de 2011.

Vistabella

Fecha del siniestro	7 de marzo de 1991
Lugar del siniestro	Guadalupe (Francia)
Causa del siniestro	Hundimiento
Cantidad de hidrocarburos derramados	Se desconoce
Zona afectada	Guadalupe
Estado de abanderamiento del buque	Trinidad y Tabago
Arqueo bruto	1 090 TRB
Aseguradora P & I	Maritime General Insurance Company Limited
Límite CRC	€359 000 (£310 318)
Límite del CRC y del Fondo	60 millones DEG (£59 millones)
Indemnización pagada	€1,3 millones (£1,1 millones) (pagado por el Fondo de 1971)
Procedimientos judiciales	El Fondo de 1971 interpuso un recurso contra la aseguradora del buque. 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 de 1971 inició un procedimiento legal sumario contra la aseguradora en Trinidad y Tabago para ejecutar la sentencia. La aseguradora del buque se opone a la ejecución.

La conversión a libras esterlinas se ha efectuado sobre la base del tipo de cambio al 31 de octubre de 2011.



Datos relativos al mapa ©2011 Europa Technologies, Google, LeadDog Consulting

Siniestro

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

Aplicabilidad de los Convenios

En el momento del siniestro, Francia era Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 y el Convenio del Fondo de 1971. La *Vistabella* no estaba registrada en ningún P&I Club, pero 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 al buque se estimó en FFr2 354 000, o €359 000. No se estableció ningún fondo de limitación. Era poco probable que el propietario del buque pudiera cumplir con sus obligaciones en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 (CRC de 1969) sin la cobertura efectiva de un seguro. El propietario del buque y su aseguradora no respondieron a las invitaciones para cooperar en el proceso de transacción de reclamaciones.

Reclamaciones de indemnización

El Fondo de 1971 pagó una indemnización que ascendía a FFr8,2 millones, o €1,3 millones 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.

Cuestiones jurídicas

Procedimiento judicial en Guadalupe

El Gobierno francés entabló una 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 los procedimientos y adquirió por subrogación la reclamación del Gobierno francés. El Gobierno francés se retiró posteriormente de los procedimientos.

En una sentencia dictada en 1996, el Tribunal de Primera Instancia aceptó que, basándose 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 2008. El Tribunal de Apelación sostuvo que el CRC de 1969 era de aplicación al siniestro y a la acción directa del Fondo de 1971 contra la aseguradora, aunque en este caso concreto el propietario del buque no había sido obligado a proveerse de un seguro, puesto que el buque transportaba menos de 2 000 toneladas de hidrocarburos a granel como carga. Se remitió el caso de vuelta al Tribunal de Primera Instancia.

En una sentencia dictada en marzo de 2000, el Tribunal de Primera Instancia ordenó a la aseguradora pagar FFr8,2 millones, o €1,3 millones, al Fondo de 1971 más intereses. La aseguradora apeló contra la sentencia.

En febrero de 2004, el Tribunal de Apelación dictó sentencia confirmando la sentencia del Tribunal de Primera Instancia de marzo de 2000. La aseguradora no apeló ante el Tribunal de Casación.

Procesos judiciales en Trinidad y Tabago

En 2006, el Fondo de 1971, en consulta con sus abogados de Trinidad y Tabago, comenzó un procedimiento sumario contra la aseguradora en Trinidad y Tabago, para ejecutar la sentencia del Tribunal de Apelación de Guadalupe.

El Fondo de 1971 presentó una solicitud de ejecución sumaria de la sentencia en el Tribunal Superior de Trinidad y Tabago. La aseguradora presentó alegatos de defensa a la demanda en disconformidad con la ejecución de la sentencia aduciendo que fue dictada en aplicación del CRC de 1969, del que Trinidad y Tabago no era Parte.

El Fondo de 1971 presentó una respuesta en la que argumentaba que no solicitaba que el Tribunal aplicase el CRC de 1969, sino que estaba tratando de que se ejecutara una sentencia extranjera en el marco del derecho común.

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

En una audiencia en julio de 2010, el Tribunal indicó que deseaba escuchar nuevas solicitudes de las partes sobre la cuestión alegada por la aseguradora con respecto a si la ejecución de la sentencia era contraria al orden público.

La aseguradora presentó sus alegatos por escrito en agosto de 2010, argumentando que la sentencia no le había permitido defenderse en el marco del contrato de seguro, que ofendía el principio fundamental de la justicia o las buenas costumbres y que, por lo tanto, la ejecución de la sentencia sería contraria al orden público.

El Fondo de 1971 presentó sus alegatos en septiembre de 2010, aduciendo que la sentencia del Tribunal de Apelación de Guadalupe no ofendía ningún principio fundamental de justicia o moral y que, por lo tanto, la excepción al orden público, de aplicación muy limitada, no podía aplicarse en este caso.

Los procedimientos iniciados por separado en 1992, entre los propietarios de la *Vistabella* y la aseguradora, ya han finalizado. En un fallo en 2011, el Tribunal Superior de Trinidad y Tabago desestimó una demanda de indemnización de los propietarios del buque a favor de la aseguradora, declarando que la aseguradora no es responsable ante los propietarios de la *Vistabella* en virtud de la póliza de seguro. El Fondo de 1971 nunca fue parte en esos procedimientos. Los aseguradores pusieron este fallo en conocimiento del Tribunal de Apelación.

El Fondo de 1971 ha puesto en duda la relevancia del fallo del Tribunal Superior sobre los procedimientos interpuestos por el Fondo de 1971 contra la aseguradora en Trinidad y Tabago para hacer cumplir la sentencia del Tribunal de Apelación de Guadalupe.

A octubre de 2011, el Tribunal de Apelación de Trinidad y Tabago aún no había pronunciado su decisión.

Aegean Sea

Fecha del siniestro	3 de diciembre de 1992
Lugar del siniestro	La Coruña (España)
Causa del siniestro	Encalladura
Cantidad de hidrocarburos derramados (aproximada)	73 500 toneladas de petróleo crudo
Zona afectada	Costa noroeste de España
Estado de abanderamiento del buque	Grecia
Arqueo bruto	57 801 TRB
Aseguradora P&I	United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Limited (UK Club)
Límite del CRC	€6,7 millones (£5,8 millones)
Límite del CRC y del Fondo	€57,2 millones (£49,4 millones)
Indemnización pagada	Se ha pagado al Gobierno español €38 386 172, correspondientes a 6 386 921 613 pts. (£33 180 891)
Procedimientos judiciales	Hay dos reclamaciones, la del propietario de un estanque piscícola y la de una empresa dedicada a la elaboración de pescado, que aún están pendientes en los procedimientos civiles.

La conversión a libras esterlinas se ha efectuado sobre la base del tipo de cambio al 31 de octubre de 2011.



Datos relativos al mapa ©2012 Google, Tele Atlas

Siniestro

El *Aegean Sea* (57 801 TRB) embarrancó al acercarse al puerto de La Coruña, en el noreste de España, durante un temporal. 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.

Impacto

Se desconoce la cantidad de hidrocarburos derramados puesto que la mayor parte de la carga se dispersó en el mar o se quemó en el incendio que se produjo a bordo del buque, pero se estimó en unas 73 500 toneladas. Varios tramos de costa al este y noreste de La Coruña, así como la abrigada ría de Ferrol, resultaron contaminados.

Operaciones de lucha contra el derrame

El petróleo que quedaba en la sección de popa del *Aegean Sea* fue extraído por salvadores que operaban desde la orilla. Se efectuaron importantes operaciones de limpieza en el mar y en tierra.

Aplicabilidad de los Convenios

La cuantía máxima de indemnización pagadera respecto al siniestro del *Aegean Sea* en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 (CRC de 1969) y el Convenio del Fondo de 1971 es de 60 millones DEG. Al convertirse en pesetas utilizando el tipo aplicado para la conversión de la cuantía de limitación del propietario del buque, la cuantía máxima de indemnización pagadera es de 9 513 473 400 pts., o €57,2 millones.

Reclamaciones de indemnización

Se presentaron reclamaciones por un total de 48 187 millones de pts., o €289,6 millones, ante los juzgados de lo penal y lo civil. Un gran número de reclamaciones fueron objeto de transacciones extrajudiciales pero muchos demandantes dieron curso a sus reclamaciones ante los tribunales.

Cuestiones jurídicas

Acuerdo global

En junio de 2001, el Consejo Administrativo del Fondo de 1971 autorizó al Director, en nombre del Fondo de 1971, a concertar un acuerdo relativo a una solución global de todas las cuestiones pendientes en el caso del *Aegean Sea*, con el Estado español, el propietario del buque y el UK Club.

El 30 de octubre de 2002, se firmó 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 a las víctimas por el propietario del *Aegean Sea*, el UK Club y el Fondo de 1971, a consecuencia de la distribución de responsabilidades determinada por el Tribunal de Apelación de La Coruña, ascendía a 9 000 millones de pts., o €54 millones. A consecuencia de la distribución de responsabilidades determinada por el Tribunal 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.

Conforme al acuerdo, el 1 de noviembre de 2002 el Fondo de 1971 pagó €38 386 172, correspondientes a 6 386 921 613 pts., al Gobierno español.

Procedimientos civiles

Seis demandantes de los sectores de la pesca y maricultura que no alcanzaron un acuerdo con el Estado español sobre la cuantía de sus pérdidas iniciaron procedimientos civiles.

El Tribunal de Apelación rechazó una de las reclamaciones y, respecto a tres de las reclamaciones, otorgó cantidades considerablemente inferiores a las reclamadas. Estas sentencias son definitivas y el Estado español, de acuerdo con el Fondo de 1971, ha pagado todas las cuantías asignadas por el Tribunal.

Dos reclamaciones, la del propietario de un estanque piscícola y la de una empresa dedicada a la elaboración de pescado, están todavía pendientes en los procedimientos civiles.

Con respecto a la reclamación del propietario del estanque piscícola, por un total de €799 921, en una sentencia dictada en enero de 2007, el Tribunal de Apelación aceptó un argumento de procedimiento planteado por el Gobierno español y devolvió el caso al Juzgado de Primera Instancia para que adoptara una decisión. A octubre de 2011, el Tribunal aún no había dictado sentencia.

En cuanto a la reclamación presentada por la empresa dedicada a la elaboración de pescado, por un total de €1 182 394, en julio de 2007 el Tribunal de Apelación otorgó la suma de €43 453. El demandante pidió autorización para apelar ante el Tribunal Supremo, pero el Tribunal le negó el permiso. El demandante ha apelado ante el Tribunal Constitucional. A octubre de 2011, el Tribunal aún no había emitido una decisión.

El Estado español, conforme al acuerdo con el Fondo de 1971, pagará las cuantías asignadas por los tribunales. No ha habido novedades respecto a los procedimientos civiles en 2011.

Procedimientos penales

Cinco demandantes no lograron llegar a un acuerdo con el Gobierno español y presentaron reclamaciones, por sumas muy pequeñas, ante el Juzgado de lo Penal de La Coruña.

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 presentado reclamaciones de indemnización ante el Juzgado de lo Penal, por un total de €3 709 más intereses.

No ha habido más novedades respecto a los procedimientos penales en 2011.

Al igual que en los procedimientos civiles, el Gobierno español, conforme al acuerdo con el Fondo de 1971, pagará toda cuantía estipulada por el Juzgado de lo Penal.

Nubes de humo procedente de la carga en combustión elevándose sobre La Coruña



Iliad

Fecha del siniestro	9 octubre de 1993
Lugar del siniestro	Pilos (Grecia)
Causa del siniestro	Encalladura
Cantidad de hidrocarburos derramados (aproximada)	200 toneladas de petróleo crudo ligero
Zona afectada	Isla de Sfaktiria y proximidades
Estado de abanderamiento del buque	Grecia
Arqueo bruto	33 837 TRB
Aseguradora P&I	North of England Protection and Indemnity Association Limited
Límite del CRC	€4,4 millones (£3,8 millones)
Límite del CRC y del Fondo	60 millones DEG (£59 millones)
Indemnización pagada	Ninguna
Procedimientos judiciales	<ol style="list-style-type: none"> 1. Procedimientos de limitación del propietario y la aseguradora del <i>Iliad</i>; 2. acción judicial entablada por el propietario del buque y su aseguradora respecto al reembolso de todo pago en concepto de indemnización superior a la cuantía de limitación del propietario del buque y de compensación, en virtud del artículo 5.1 del Convenio del Fondo de 1971; y 3. acción judicial entablada por el propietario de una piscifactoría.
Cuestiones específicas	Todas las reclamaciones presentadas en los procedimientos de limitación contra el Fondo de 1971 han caducado, salvo las reclamaciones mencionadas anteriormente.

La conversión a libras esterlinas se ha efectuado sobre la base del tipo de cambio al 31 de octubre de 2011.



Datos relativos al mapa ©2011 Basarsoft, Google, Tele Atlas

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 procedente de Siria. Se activó el plan de emergencia nacional griego y el derrame se limpió con relativa rapidez.

Aplicabilidad de los Convenios

En el momento del siniestro, Grecia era Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 (CRC de 1969) y el Convenio del Fondo de 1971.

Reclamaciones de indemnización

Todas las reclamaciones presentadas en los procedimientos de limitación contra el Fondo de 1971 han caducado, salvo dos: una reclamación del propietario del buque y su aseguradora respecto al reembolso de todo pago en concepto de indemnización superior a la cuantía de limitación del propietario del buque y de compensación, en virtud del artículo 5.1 del Convenio del Fondo de 1971, y una reclamación del propietario de una piscifactoría, de €3 millones.

Cuestiones jurídicas

Procedimientos de limitación

En marzo de 1994, la aseguradora 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 Naflion 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 los procedimientos de limitación, por un total de Drs 3 071 millones, o € millones, más Drs 378 millones, o €1,1 millones, por concepto de indemnización por ‘daños morales’.

En marzo de 1994, el Tribunal designó un liquidador para examinar las reclamaciones en los procesos de limitación. En marzo de 2006, el liquidador presentó un informe ante el Tribunal en el que había evaluado las 527 reclamaciones en € 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 aseguradora, presentaron objeciones al informe. El Fondo de 1971 también presentó alegatos al Tribunal con respecto a los criterios para la admisibilidad de reclamaciones de indemnización en virtud del CRC de 1969 y el Convenio del Fondo de 1971. En sus alegatos, el Fondo argumentó que habían prescrito todas las reclamaciones, excepto las del propietario del buque, su aseguradora y el propietario de la piscifactoría.

En octubre de 2007, el Tribunal de Nafplion decidió que no tenía jurisdicción respecto a los procedimientos y remitió el caso al Tribunal de Kalamata, por ser el tribunal más próximo a la zona donde tuvo lugar el siniestro. Varios demandantes apelaron contra dicha decisión. El Fondo de 1971, siguiendo la asesoría recibida de su abogado griego, se unió a la apelación.

En abril de 2010, el Tribunal de Kalamata decidió que el Tribunal de Nafplion tenía jurisdicción respecto a los procedimientos de limitación y que, por lo tanto, dichos procedimientos deberían ser remitidos de vuelta al Tribunal.

Teniendo en cuenta la cuantía total de reclamación aprobada por el liquidador (€ 125 755) y el interés aplicable, parece poco probable que la cuantía final adjudicada exceda la cuantía de limitación de €4,4 millones. Por otra parte, el Tribunal podría considerar caducadas todas las reclamaciones, excepto la reclamación del propietario del buque y su aseguradora, y la del propietario de la piscifactoría, que en conjunto representan aproximadamente un tercio de la cuantía aprobada por el liquidador. No obstante, si bien la probabilidad de que el Fondo

de 1971 tenga que pagar indemnización parece ser mínima, 446 demandantes han presentado apelaciones contra el informe del liquidador y la cuantía total de la reclamación aún ha de ser evaluada por el Tribunal. Por lo tanto, el Fondo de 1971 continuará con el seguimiento de los procedimientos judiciales.

Procedimientos civiles

El propietario del buque y su aseguradora entablaron una acción judicial contra el Fondo de 1971 a fin de impedir que caducasen sus derechos al reembolso 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 la piscifactoría, cuya reclamación es de €3 millones, también interrumpió el plazo de caducidad entablado una acción judicial contra el Fondo de 1971. Todas las demás reclamaciones con relación al Fondo de 1971 han caducado.

Puerto de Pilos (Grecia)



Nissos Amorgos

Fecha del siniestro	28 de febrero de 1997
Lugar del siniestro	Maracaibo (República Bolivariana de Venezuela)
Causa del siniestro	Encalladura
Cantidad de hidrocarburos derramados	3 600 toneladas de petróleo crudo
Zona afectada	Lago de Maracaibo
Estado de abanderamiento del buque	Grecia
Arqueo bruto	50 563 TRB
Aseguradora P & I	Assuranceföreningen Gard (Gard Club)
Límite del CRC	BsF 3,5 millones) ^{<1>} (£505 000)
Límite del CRC y del Fondo	60 millones DEG (£59 millones)
Indemnización pagada	Bs359 700 000 (£51 870 597) y US\$ 24 397 612 (£15 millones)
Procedimientos judiciales	<ol style="list-style-type: none"> 1. Dos reclamaciones de la República de Venezuela, por US\$ 60 millones cada una. Estas reclamaciones están duplicadas y han caducado. 2. Una reclamación de tres empresas dedicadas a la elaboración de pescado por US\$ 30 millones. 3. En febrero de 2010, el Tribunal de Apelación de lo Penal de Maracaibo confirmó la decisión del Tribunal de Primera Instancia de Maracaibo que rechazaba la petición del propietario de limitar su responsabilidad pero decidió que correspondería al propietario del buque y su asegurador obtener del Fondo de 1971 el reembolso del monto pagado por concepto de indemnización al Estado venezolano.

La conversión a libras esterlinas se ha efectuado sobre la base del tipo de cambio al 31 de octubre de 2011.



Datos relativos al mapa ©2012 Europa Technologies, Google, INEGI, LeadDog Consulting, MapLink

<1> En enero de 2008, el bolívar fuerte (BsF) reemplazó al bolívar (Bs) a un tipo de cambio de 1 BsF = 1 000 Bs.

<12> La decisión sobre el fondo de limitación adoptada por el Tribunal de lo Penal de Cabimas en 1997 fue revocada por el Tribunal de lo Penal de Maracaibo en febrero de 2010 y el Tribunal de Apelación de Maracaibo confirmó la revocación en marzo de 2011.

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.

Aplicabilidad de los Convenios

En el momento del siniestro, Venezuela era Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 (CRC de 1969) y del Convenio del Fondo de 1971. En junio de 1997, el Tribunal de lo Penal de Cabimas dictaminó que la responsabilidad del propietario del buque se limitaba a Bs3 473 millones y que el límite de responsabilidad del Fondo de 1971 era de 60 millones DEG (Bs39 738 millones, o US\$ 83 millones). El propietario del buque entregó al Tribunal una garantía bancaria por la suma de Bs3 473 millones. El Tribunal aceptó que la garantía establecía un fondo de limitación con arreglo a lo dispuesto en el artículo V del CRC de 1969. Seguidamente el Tribunal de lo Penal de Primera Instancia de Maracaibo declaró

Demandante	Categoría de la reclamación	Cuantías acordadas y pagadas (Bs)	Cuantías acordadas y pagadas (US\$)
Petróleos de Venezuela S.A. (PDVSA)	Limpieza		8 364 223
Instituto para el Control y la Conservación de la Cuenca del Lago de Maracaibo (ICLAM)	Medidas preventivas	70 675 468	
Pescadores y empresas dedicadas a la elaboración de camarones	Lucro cesante		16 033 389
Otros demandantes	Daños materiales y lucro cesante	289 000 000	
Total		359 675 468 (£51 870 597)	24 397 612 (£15 millones)

nula esa decisión en una sentencia dictada en febrero de 2010. Posteriormente, en marzo de 2011, el Tribunal de Apelación de lo Penal de Maracaibo confirmó dicha sentencia.

Reclamaciones de indemnización

En abril de 1997, el Gard Club y el Fondo de 1971 establecieron una oficina de tramitación de reclamaciones en Maracaibo. Entre 1997 y 2002, la oficina recibió reclamaciones que se acordaron por un total de Bs360 millones más US\$ 24 397 612, y se pagaron esos montos a los demandantes.

En el cuadro anterior se resumen las reclamaciones acordadas, que se han pagado en su totalidad:

Cuestiones jurídicas

Procesos civiles

En el cuadro abajo se resumen las tres reclamaciones que están pendientes de indemnización por un total de US\$ 151 millones ante los tribunales de Venezuela.

Reclamaciones de la República de Venezuela

La República de Venezuela presentó una reclamación por daños ambientales de US\$ 60 250 396 contra el capitán, el propietario del buque y el Gard Club en el Tribunal de lo Penal de Cabimas.

La reclamación se basaba en un informe, redactado por una universidad venezolana, sobre las consecuencias económicas de la contaminación en el que la cuantía de los daños se había calculado

utilizando modelos teóricos. Se reclamaba indemnización por lo siguiente:

- daños a las comunidades de almejas que viven en la zona intermareal afectada por el derrame – US\$ 37 301 942;
- el coste de restablecer la calidad del agua en las proximidades de las costas afectadas – US\$ 5 000 000;
- el coste de sustituir la arena extraída de la playa durante las operaciones de limpieza – US\$ 1 000 000; y
- daños a la playa en un centro turístico – US\$ 16 948 454.

Se notificó la acción penal al Fondo de 1971 y se presentó alegatos en el proceso. El progreso de esta acción se detalla a continuación.

En marzo de 1999, el Fondo de 1971, el propietario del buque y el Gard Club presentaron ante el Tribunal un informe elaborado por sus expertos sobre los diversos conceptos de la reclamación de la República de Venezuela en el que se concluía que la reclamación carecía de fundamento.

A petición del propietario del buque, el Gard Club y el Fondo de 1971, el Tribunal de lo Penal nombró un grupo de tres expertos para asesorar al Tribunal sobre los fundamentos técnicos de la reclamación presentada por la República de Venezuela. En su informe, presentado en julio de 1999, el grupo estuvo de acuerdo unánimemente con los resultados de los expertos del Fondo de 1971 en el sentido de que la reclamación carecía de fundamento.

Demandante	Categoría de la reclamación	Cuantía reclamada US\$	Tribunal	Postura del Fondo
República de Venezuela	Daños al medio ambiente	60 250 396	Tribunal de lo Penal	Caducado
República de Venezuela	Daños al medio ambiente	60 250 396	Tribunal de lo Civil	Caducado
Tres empresas dedicadas a la elaboración de pescado	Lucro cesante	30 000 000	Tribunal Supremo	No se ha demostrado ninguna pérdida
Total		150 500 792 (£93 millones)		

La República de Venezuela presentó también una reclamación contra el propietario del buque, el capitán del *Nissos Amorgos* y el Gard Club ante el Tribunal de lo Civil de Caracas por una cuantía estimada en US\$ 20 millones, posteriormente incrementada a US\$ 60 250 396. No se notificó al Fondo de 1971 de esta acción civil.

Las dos reclamaciones presentadas por la República de Venezuela constituían una duplicación, ya que se basaban en el mismo informe universitario y se referían a los mismos conceptos de daños. La Procuraduría General de la República admitió esa duplicación en una nota presentada a los abogados venezolanos del Fondo de 1971 en agosto de 2001.

En la 8ª sesión del Consejo Administrativo del Fondo de 1971, celebrada en junio de 2001, la delegación venezolana declaró que la República de Venezuela había decidido retirar la reclamación que había presentado en el Tribunal de lo Civil de Caracas y que el desistimiento tendría lugar tan pronto como el propietario del buque y su asegurador hubiesen firmado los documentos necesarios. Se manifestó que el desistimiento de la reclamación se había decidido con el fin de contribuir a la solución del caso del *Nissos Amorgos* y de asistir a las víctimas, especialmente los pescadores, que habían sufrido y aún estaban sufriendo las consecuencias económicas del siniestro. Tal reclamación todavía no se ha retirado.

En julio de 2003, el Consejo Administrativo del Fondo de 1971 recordó la postura adoptada por los órganos rectores de los Fondos de 1971 y 1992 en cuanto a la admisibilidad de las reclamaciones relativas a los daños al medio ambiente. Se recordó en particular que los FIDAC siempre habían opinado que las reclamaciones de indemnización por daños al medio marino calculadas sobre la base de modelos teóricos no eran admisibles, que solo se podía conceder indemnización si un demandante había sufrido una pérdida económica cuantificable y que no eran admisibles los daños de naturaleza punitiva. El Consejo Administrativo del Fondo de 1971 consideró que las reclamaciones de la República de Venezuela no se relacionaban con daños de contaminación dentro del ámbito del CRC de 1969 y el Convenio del Fondo de 1971 y que por lo tanto tales reclamaciones debían considerarse como no admisibles.

El Consejo Administrativo del Fondo de 1971 reiteró la postura del Fondo de 1971 de que los elementos de las reclamaciones de la República de Venezuela no estaban relacionados con daños ocasionados por contaminación dentro del alcance del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 y el Convenio del Fondo de 1971, y que por consiguiente estas reclamaciones deberían ser tratadas como no admisibles.

El Consejo Administrativo del Fondo de 1971 observó que las dos reclamaciones presentadas por la República de Venezuela estaban duplicadas y que la Procuraduría General de la República había aceptado que esta duplicación existía, como se manifiesta antes.

En la sesión de octubre de 2005, el Consejo Administrativo del Fondo de 1971 refrendó la opinión del Director en el sentido de que las reclamaciones de la República de Venezuela habían caducado en relación con el Fondo de 1971, ya que en el artículo 6.1 del Convenio del Fondo de 1971 se exige que, para que una reclamación no caduque respecto del Fondo de 1971, ha de iniciarse contra el Fondo una acción judicial en un plazo de seis años desde la fecha del siniestro, y la República de Venezuela no ha iniciado ninguna acción judicial contra el Fondo de 1971 dentro del plazo de seis años, que expiró en febrero de 2003.

Reclamaciones de empresas dedicadas a la elaboración de pescado

Tres empresas dedicadas a la elaboración 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 una oficina de la República de Venezuela y, conforme al derecho venezolano, las reclamaciones contra la República han de ser presentadas ante el Tribunal Supremo.

En noviembre de 2002, el Tribunal Supremo decidió consolidar todas las reclamaciones civiles pendientes en relación con el siniestro del *Nissos Amorgos*. Por consiguiente, la reclamación civil de la República de Venezuela está ahora en el Tribunal Supremo (Sala Civil), junto con las reclamaciones de las tres empresas dedicadas a la elaboración de pescado. El Tribunal Supremo actuará como Tribunal de Primera Instancia y su sentencia será definitiva.

Litoral contaminado por el petróleo tras el siniestro del *Nissos Amorgos*



En julio de 2003, el Consejo Administrativo del Fondo de 1971 observó que las reclamaciones de estas tres empresas no estaban fundamentadas con documentación justificativa y por tanto debían considerarse 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 solo los demandantes no habían demostrado el alcance de su pérdida sino que las pruebas que habían presentado indicaban que la causa de toda pérdida no estaba relacionada con la contaminación. A octubre de 2011, no ha habido novedades respecto a estas reclamaciones.

Procedimientos penales

Se incoaron procedimientos penales contra el capitán del *Nissos Amorgos*. 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, sentenciándolo 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 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’^{<13>}.

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

En una sentencia dictada en febrero de 2005, el Tribunal de lo Penal de Apelación halló que se había probado que el capitán había incurrido en responsabilidad penal debido a negligencia que causó los daños por contaminación al medio ambiente. El Tribunal decidió, sin embargo, que conforme al derecho procesal venezolano, como habían pasado más de cuatro años y medio desde la fecha del hecho penal, el proceso penal contra el capitán

había caducado. En su sentencia, el Tribunal manifestó que esa decisión no prejuzgaba las responsabilidades civiles que pudieran derivarse del hecho penal abordado en la sentencia. En octubre de 2006, el Fiscal General solicitó al Tribunal Supremo (Sala Constitucional) que revisase la sentencia del Tribunal de lo Penal de Apelación 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 lo Penal de Apelación dictó una nueva sentencia en febrero de 2008, confirmando que el proceso penal contra el capitán había caducado 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 presentó alegatos al Tribunal de lo Penal de Primera Instancia de Maracaibo 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 rechazaba 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.

El Fondo de 1971 presentó alegatos argumentando que al no haber sido notificado de la decisión, el Tribunal le había denegado una defensa adecuada. En sus alegatos, el Fondo asimismo presentó las siguientes conclusiones:

- las reclamaciones de la República de Venezuela respecto al Fondo de 1971 habían caducado;
- todas las reclamaciones admisibles por daños ocasionados por la contaminación ya habían sido indemnizadas por el Club y el Fondo; y
- la reclamación de la República de Venezuela no era admisible en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 y el Convenio del Fondo de 1971, y no se habían demostrado los presuntos daños.

^{<13>} En virtud de la legislación venezolana, en circunstancias excepcionales, el Tribunal Supremo puede asumir jurisdicción, ‘avocamiento’, y adoptar una decisión sobre el fondo de un caso. Tales circunstancias excepcionales, se definen como aquellas que afectan directamente al ‘interés público y orden social’ o donde sea necesario restablecer de nuevo 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.

En una sentencia dictada en febrero de 2010, el Tribunal de lo Penal de Primera Instancia de Maracaibo, halló que el capitán, el propietario del buque y el Gard Club habían incurrido en responsabilidad civil de la acción penal, y les ordenó pagar al Estado venezolano la cuantía reclamada, a saber, US\$ 60 250 396.

El capitán, el propietario del buque y el Gard Club han apelado a la sentencia. El Fondo de 1971 también ha apelado, a pesar de no haber sido notificado de la sentencia. Finalmente, el Fondo de 1971 fue notificado de la sentencia en abril de 2010.

Sentencia del Tribunal de Apelación de lo Penal de Maracaibo

En febrero de 2011, el Tribunal de lo Penal de Apelación de Maracaibo confirmó la sentencia del Tribunal de lo Penal de Primera Instancia de Maracaibo y desestimó las apelaciones presentadas por el capitán, el propietario del buque y el Gard Club y los alegatos presentados por el Fondo de 1971. En su sentencia, el Tribunal de lo Penal de Apelación abordó principalmente las siguientes cuestiones.

Limitación de la responsabilidad del propietario del buque

En su apelación, el capitán, el propietario del buque y el Gard Club solicitaron al Tribunal que reconociera el derecho del propietario del buque a limitar su responsabilidad, según se estipula en el párrafo 1 del artículo V del CRC de 1969.

En su sentencia, el Tribunal de lo Penal de Apelación de Maracaibo confirmó la sentencia del Tribunal de lo Penal de Primera Instancia de Maracaibo, en la que se declaraba que el Tribunal de lo Penal de Cabimas no era el foro adecuado para admitir un fondo de limitación de responsabilidad ya que, en ese momento, no se tenía la certeza de que se hubiera cometido un delito y los daños no se habían cuantificado. En la sentencia se rechazó la petición del propietario del buque de limitar su responsabilidad, pero se decidió que correspondería al propietario del buque y su asegurador obtener del Fondo de 1971 el reembolso del monto pagado en concepto de indemnización al Estado venezolano.

Caducidad

En su apelación, el Fondo de 1971 señaló que, de conformidad con lo estipulado en el artículo 6.1 del Convenio del Fondo de 1971, el derecho a las indemnizaciones caducaba en un plazo de tres años desde la fecha en que ocurrió el daño si con anterioridad no se hubiera iniciado acción judicial en virtud del artículo 4, o no se hubiera efectuado la notificación prevista en el artículo 7.6, pero que, en todo caso, transcurrido un plazo de seis años desde la fecha del siniestro, no podría intentarse ninguna acción judicial. Además, el Fondo de 1971 señaló que no se había iniciado acción alguna contra el Fondo de 1971 en un plazo de seis años desde el siniestro y que, en consecuencia, la reclamación de la República de Venezuela había caducado.

El Tribunal de lo Penal de Apelación de Maracaibo desestimó este argumento alegando que se había notificado al Fondo de 1971 en un plazo de tres años desde la fecha en que ocurrió el daño. El Tribunal también señaló que los abogados del Fondo de

1971 habían asistido a las audiencias del Tribunal de lo Penal de Cabimas en 1997 y que el Fondo había estado en condiciones de intervenir eficazmente a lo largo del procedimiento.

En su sentencia, el Tribunal de lo Penal de Apelación de Maracaibo declaró lo siguiente:

“... cuando el artículo 6 del Convenio indica: “Los derechos de indemnización estipulados en el artículo 4 prescribirán, a menos que se interponga una acción en virtud de dicho artículo o que se haya cursado una notificación de conformidad con el artículo 7, párrafo 6, dentro de un plazo de tres años, contados a partir de la fecha en que se haya producido el daño. Sin embargo, en ningún caso podrá interponerse acción alguna una vez transcurrido seis años desde la fecha del suceso que ocasionó los daños...”; al utilizar la letra “o”, como conjunción disyuntiva, ello denota “diferencia, separación o alternativa entre dos o más personas, cosas o ideas. ... De lo que se colige que caduca la acción civil a los tres años de producido el daño, si con anterioridad no se hubiera iniciado la acción judicial o no se hubiere efectuado la notificación prevista en el artículo 7 del Convenio del Fondo, es decir, en uno u otro caso, opera la caducidad de la acción civil, y al cumplirse en el caso bajo análisis uno de los supuestos que contiene la norma no puede declararse la caducidad de la acción civil.”

Aplicación de los Convenios

El Fondo de 1971 apeló la sentencia del Tribunal de lo Penal de Primera Instancia de Maracaibo alegando que las personas u organizaciones (personas físicas, compañías y organizaciones estatales) que habían sufrido una pérdida como consecuencia de la contaminación habían sido indemnizadas de sus pérdidas por el Gard Club y el Fondo de 1971. El Estado venezolano en sí no tenía una reclamación admisible porque no había sufrido pérdida alguna y, en consecuencia, no tenía derecho a la indemnización que reclamaba y le adjudicaba el Tribunal de lo Penal de Primera Instancia de Maracaibo. El Fondo de 1971 también apeló alegando que los montos de indemnización pagados a las víctimas no se habían tenido en cuenta.

En su sentencia, el Tribunal de lo Penal de Apelación de Maracaibo señaló que el Tribunal de lo Penal de Primera Instancia de Maracaibo había diferenciado entre víctimas “directas” e “indirectas”, según se establecía en la Ley Penal del Ambiente venezolana, en la que se estipulaba que el Estado venezolano era la víctima directa, mientras que las personas naturales o jurídicas afectadas por la contaminación eran las víctimas indirectas. El Tribunal declaró que el Estado venezolano, como víctima indirecta, debía ser indemnizado por los daños causados al medio ambiente sin pronunciarse con respecto a las víctimas indirectas, ya que sus reclamaciones ya se habían satisfecho.

Concesión de indemnización al Instituto para el Control y la Conservación de la Cuenca del Lago de Maracaibo (ICLAM)

En 1998, ICLAM, una organización del Estado venezolano que se ocupa de vigilar y efectuar el control medioambiental del Lago de Maracaibo, presentó una reclamación ante los tribunales por los costes contraídos al llevar a cabo un programa de inspección, muestreo y prueba del agua, los sedimentos y la fauna marina tras el derrame. El Gard Club y el Fondo de 1971 evaluaron la reclamación en Bs70 675 467, cuantía que pagó el Fondo de 1971. Tras el pago de la reclamación, ICLAM retiró su reclamación del Tribunal y en 2005 el Tribunal confirmó (homologó) este retiro.

A pesar del pago efectuado a ICLAM por el Fondo de 1971 y la posterior retirada del Tribunal de la correspondiente reclamación, el Tribunal de lo Penal de Maracaibo condenó al capitán, al propietario del buque y al Gard Club a pagar Bs57,7 millones (BsF 57 732). El Fondo de 1971 apeló alegando que ICLAM ya había recibido indemnización.

El Tribunal de lo Penal de Apelación de Maracaibo rechazó dicha apelación y declaró que debería pagarse una cantidad determinada de dinero por la vigilancia sistemática de la zona afectada, ya que, aunque tuviera el mismo propósito (que los pagos efectuados por el Fondo de 1971), no era para el mismo concepto, puesto que una suma se pagó en una transacción realizada en procedimientos civiles y la otra por las costas procesales estimadas relativas a la reparación de los daños derivados por haber cometido un delito.

Cálculo de las pérdidas

El Fondo de 1971 también apeló porque el método de cálculo de las pérdidas no era aplicable en virtud del CRC de 1969 y el Convenio del Fondo de 1971, ya que, aunque se habían producido cambios en la ecología de la zona, no se había demostrado que los cambios se debían al derrame, y para calcular la cantidad reclamada y concedida se había utilizado una fórmula matemática abstracta.

El Tribunal de lo Penal de Apelación de Maracaibo declaró que ese argumento constituía una estrategia para trasladar a un ámbito netamente marítimo los procedimientos civiles derivados de un delito, obviando la preeminencia del derecho penal y los procedimientos civiles que se derivan del establecimiento de responsabilidades penales como consecuencia de la comisión de un delito.

El Tribunal de lo Penal de Apelación de Maracaibo desestimó la apelación alegando que el Fondo de 1971 debía haber indicado en el momento adecuado su inconformidad con la metodología empleada por los expertos en cuyo informe se había calculado la presunta pérdida. Cabe observar, no obstante, que el Fondo de 1971 había contestado en su momento el informe presentado por el Fiscal General cuando presentó ante el tribunal de lo Penal de Cabimas el informe redactado por el experto del Fondo.

Incumplimiento de la obligación de examinar las pruebas presentadas por el Fondo de 1971

Además, el Fondo de 1971 apeló alegando que el tribunal de lo Penal de Primera Instancia de Maracaibo no había examinado las pruebas presentadas por los demandados y el Fondo de 1971, sino que había tenido en cuenta únicamente el informe de los expertos presentado por el Fiscal General en 1997.

El Tribunal de lo Penal de Apelación de Maracaibo desestimó la apelación alegando que el Tribunal de lo Penal de Primera Instancia había examinado todos los elementos que figuraban en el expediente y que la sentencia se ajustaba al derecho.

Consideraciones sobre la sentencia del Tribunal de lo Penal de Apelación de Maracaibo

Limitación de la responsabilidad del propietario del buque

El Tribunal de lo Penal de Apelación de Maracaibo revocó la decisión del Tribunal de lo Penal de Primera Instancia de Cabimas para conceder al propietario del buque el derecho a limitar su responsabilidad en virtud del CRC de 1969. En el párrafo 2 del artículo V del CRC de 1969 se estipula que el propietario del buque tiene derecho a limitar su responsabilidad si el siniestro se ha producido como resultado de la falta o culpa por su parte. Ni el Tribunal de lo Penal de Primera Instancia de Maracaibo ni el Tribunal de Apelación de lo Penal de Maracaibo han determinado en sus sentencias que haya habido falta o culpa por parte del propietario del buque. Por consiguiente, no existen motivos en virtud del CRC de 1969 por los que deba negarse al propietario del buque el derecho a limitar su responsabilidad. No obstante, tal como están los procedimientos en estos momentos, el propietario del buque no ha establecido su derecho a limitar su responsabilidad.

Operaciones de limpieza del litoral cerca de Maracaibo



En la sentencia dictada por el Tribunal Marítimo de Apelación se declaró también que corresponde al propietario del buque y al asegurador obtener del Fondo de 1971 el reembolso del monto pagado en concepto de indemnización al Estado venezolano. De lo anterior puede deducirse que el Tribunal de Apelación estimaba que no es necesario declarar responsable al Fondo de 1971, lo cual no sería posible porque el Fondo de 1971 no es un demandado en los procedimientos, y que, en opinión del Tribunal, el propietario del buque y su asegurador acudirán posteriormente al Fondo de 1971 para obtener reembolso.

La decisión del Tribunal, por consiguiente, parece no ajustarse a los convenios internacionales.

Caducidad

El Tribunal de lo Penal de Apelación de Maracaibo ha concluido que el acto de notificación del Fondo de 1971 y la presencia de los abogados que actuaban en nombre del Fondo en las audiencias que se celebraron en 1997 era suficiente para que los hechos no caducaran, independientemente de que no se hubiera iniciado ninguna acción judicial contra el Fondo de 1971 en un plazo de seis años desde que se produjera el siniestro, según se exige en el artículo 6.1 del Convenio del Fondo de 1971. El Tribunal de lo Penal de Apelación de Maracaibo ha concluido que, a condición de que se efectúe la notificación especificada en la primera frase del artículo 6.1 del Convenio del Fondo de 1971, no es necesario que las disposiciones de la segunda frase se cumplan para que el plazo no caduque. En otras palabras, si el Fondo de 1971 ha sido notificado oficialmente de una acción contra el propietario de un buque en un plazo de tres años desde que ocurrieron los daños, no es necesario iniciar acción alguna contra el Fondo de 1971 en un plazo de seis años.

La República de Venezuela entabló acciones judiciales en los tribunales de lo Civil y de lo Penal contra el propietario del buque y el Gard Club, no contra el Fondo de 1971. En consecuencia, el Fondo de 1971 no era un demandado en tales acciones y, aunque dicho Fondo intervino en los procedimientos incoados ante el Tribunal de lo Penal de Cabimas, las acciones no podían dar lugar a una sentencia contra el Fondo. En su sesión de octubre de 2005, el Consejo Administrativo del Fondo de 1971 refrendó la opinión del Director en el sentido de que las reclamaciones de la República de Venezuela habían caducado en relación con el Fondo de 1971, ya que en el artículo 6.1 del Convenio del Fondo de 1971 se exige que, para que una reclamación no caduque respecto del Fondo de 1971, ha de iniciarse contra el Fondo una acción judicial en un plazo de seis años desde la fecha del siniestro. La República de Venezuela no inició contra el Fondo de 1971 acción judicial alguna en el plazo de seis años, que expiró en febrero de 2003.

Aplicación de los Convenios

Las decisiones del Tribunal de lo Penal de Primera Instancia y del Tribunal de lo Penal de Apelación de Maracaibo parecen estar basadas en el examen de la Ley Penal del Ambiente venezolana más que en las disposiciones del CRC de 1969 y el Convenio del Fondo de 1971.

Concesión de indemnización a ICLAM

ICLAM había tenido gastos en relación con el siniestro y la reclamación presentada por ese organismo se ha acordado, pagado y retirado de los tribunales. El pago a ICLAM ordenado por el tribunal viene descrito como “costas procesales relacionadas con la reparación de daños derivados de la comisión de un hecho punible.” Dado que ICLAM, según la información que obra en poder del Fondo de 1971, no ha tenido que pagar costas en relación con la acción procesal, podría parecer que el pago exigido equivale a una sanción y, como tal, no es admisible que se indemnice por ello con arreglo a los Convenios.

Responsabilidad del Fondo de 1971 de pagar indemnización

La sentencia del Tribunal de lo Penal de Primera Instancia de Maracaibo, como la confirma el Tribunal de lo Penal de Apelación de Maracaibo, fue una sentencia contra el capitán del *Nissos Amorgos*, el propietario del buque y el Gard Club. No es una sentencia contra el Fondo de 1971, que era solo una tercera parte en los procedimientos, y no ordena al Fondo de 1971 a pagar indemnización.

La sentencia está sujeta a la apelación ante el Tribunal Supremo y, potencialmente, ante la Sala Constitucional del Tribunal Supremo. Ahora bien, si la sentencia de los tribunales venezolanos pasa a ser de cumplimiento obligatorio para el propietario del buque y el Gard Club, se plantearía si el Fondo de 1971 ha de pagar alguna indemnización. Al respecto, el objetivo del Convenio del Fondo de 1971 es, entre otras cosas, que el Fondo de 1971 pague a las víctimas de contaminación por hidrocarburos una indemnización por las pérdidas establecidas que excedan de la cuantía disponible en virtud del CRC de 1969. Sin embargo, los tribunales de Venezuela han negado el derecho a limitar su responsabilidad y le han ordenado pagar el monto total de la pérdida establecida por el Tribunal de lo Penal de Primera Instancia de Maracaibo. Puede deducirse a partir de la sentencia que el propietario del buque y su asegurador acudirán posteriormente al Fondo de 1971 para obtener reembolso.

Por lo tanto, puede que el Consejo Administrativo de 1971 tenga que decidir en el futuro si el propietario del buque o su asegurador tiene el derecho de solicitar indemnización del Fondo de 1971 que exceda del monto de limitación del propietario del buque calculado en virtud del CRC de 1969.

Esa sentencia todavía no es definitiva y el capitán, el propietario del buque, el Gard Club y el Fondo de 1971 han apelado ante el Tribunal Supremo.

Plate Princess

Fecha del siniestro	27 de mayo de 1997
Lugar del siniestro	Puerto Miranda, Lago de Maracaibo (República Bolivariana de Venezuela)
Causa del siniestro	Derrame de carga de crudo en el lastre durante las operaciones de carga
Cantidad de hidrocarburos derramados (aproximada)	3,2 toneladas de crudo
Zona afectada	Se desconoce
Estado del abanderamiento del buque	Malta
Arqueo bruto	30 423 TRB
Aseguradora P & I	The Standard Steamship Owner's Protection & Indemnity Association (Bermuda) Ltd. (Standard Club)
Límite del CRC	BsF 2 844 983 (£410 000)
Límite del CRC y del Fondo	60 millones DEG (£59 millones)
Indemnización pagada	Ninguna
Procedimientos judiciales	<ol style="list-style-type: none"> 1. Demanda del Sindicato Único de Pescadores de Puerto Miranda (sindicato de pescadores) contra el propietario del buque y el capitán del <i>Plate Princess</i>. El Fondo de 1971, al no ser una parte demandada en los procedimientos, participó en condición de tercero interesado. 2. Demanda de FETRAPESCA (sindicato de pescadores) contra el propietario y capitán del <i>Plate Princess</i>. El Fondo de 1971 no es una parte demandada en los procedimientos.
Cuestiones específicas	Una sentencia del Tribunal Superior Marítimo de Caracas, ordenó al Fondo de 1971 que pagase BsF 400 628 022. El Consejo Administrativo del Fondo de 1971 decidió en marzo de 2011, que puesto que no se había seguido el debido proceso, el Director no debía pagar conforme a la sentencia.

La conversión a libras esterlinas se ha efectuado sobre la base del tipo de cambio al 31 de octubre de 2011.



Datos relativos al mapa ©2012 Europa Technologies, Google, INEGI, LeadDog Consulting, MapLink

Siniestro

El 27 de mayo de 1997, el *Plate Princess* derramó unas 3,2 toneladas de crudo cuando embarcaba carga en una terminal de Puerto Miranda (Venezuela). En un informe efectuado tras el sobrevuelo de un helicóptero de Maraven/Largoven en la mañana del derrame, menos de tres horas después de que se hubiera detectado el derrame en el buque, se declaró que no se había visto petróleo en la terminal ni cerca de esta.

Un experto de la International Tanker Owners Pollution Federation Ltd. (ITOPF) concurre al lugar del siniestro el 7 de junio de 1997, 11 días después del derrame, en nombre del Fondo de 1971 y la Standard Steamship Owner's Protection & Indemnity Association (Bermuda) Ltd. (Standard Club). El experto informó al Fondo de 1971 que no había indicios de contaminación por hidrocarburos en las proximidades de donde el *Plate Princess* estaba atracado en el momento del siniestro.

Impacto

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.

Operaciones de lucha contra el derrame

No se efectuaron tareas de limpieza y se entiende que no se sabía de recursos pesqueros u otros recursos económicos que se hubieran contaminado.

En el momento del siniestro, y durante varios años después, el Fondo de 1971 había tenido una oficina de reclamaciones abierta en Maracaibo, no lejos de la zona supuestamente afectada, que trataba las reclamaciones derivadas del siniestro del *Nissos Amorgos*. En todo ese tiempo, el personal de la oficina había tenido extensos contactos con los pescadores locales y sus representantes sindicales. En ningún momento se informó al personal de la oficina de reclamaciones o al Fondo de 1971 de que los pescadores hubieran sufrido extensas pérdidas, o pérdida alguna, a consecuencia del derrame del *Plate Princess*.

Aplicabilidad de los Convenios

En el momento del siniestro Venezuela era Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 (CRC de 1969) y el Convenio del Fondo de 1971. En junio de 1997, el Comité Ejecutivo del Fondo de 1971 consideró que, si se confirmase que los hidrocarburos derramados eran el mismo crudo Lagotrecó que se cargaba en el *Plate Princess*, entonces parecería que los hidrocarburos, que al parecer se derramaron en los tanques de lastre por un empalme defectuoso de los conductos de lastre, habían sido cargados primero en los tanques de carga. El Comité Ejecutivo opinó que, en principio, el siniestro estaría comprendido en el ámbito de los Convenios, ya que los hidrocarburos se transportaban a bordo como carga.

Reclamaciones de indemnización

En junio de 1997, dos sindicatos de pescadores, a saber FETRAPESCA y el Sindicato Único de Pescadores de Puerto Miranda, presentaron demandas 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\$ 10 millones y US\$ 20 millones respectivamente. En ninguna de las demandas se aportó detalles sobre las pérdidas cubiertas. En ambas demandas se describían las cuantías reclamadas como que se las incluía con fines procesales, únicamente para cumplir con los requisitos de las leyes venezolanas.

En sus demandas, tanto FETRAPESCA como el Sindicato Único de Pescadores de Puerto Miranda pidieron al Tribunal que notificara oficialmente al Director del Fondo de 1971 la acción judicial en el Tribunal. En ese momento no se efectuó dicha notificación y no hubo novedades con respecto a tales demandas entre 1997 y 2005. Habida cuenta del paso del tiempo y de la falta de noticias al respecto, el Fondo de 1971 dio instrucciones a sus abogados en Caracas de que cerraran el expediente.

Cuestiones jurídicas

Procedimiento de limitación

La cuantía de limitación aplicable al *Plate Princess* según el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 se estimó en 1998 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 CRC de 1969 en la cuantía de BsF 2,8 millones, cuantía que corresponde a la garantía bancaria aportada. Esta sentencia fue confirmada por el Tribunal Superior Marítimo en septiembre de 2009, y el Tribunal Supremo de Venezuela en 2010.

Demandas de FETRAPESCA

En junio de 1997, 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 demanda era por supuestos daños a embarcaciones pesqueras, redes y lucro cesante. A octubre de 2011, no ha habido novedades sobre esta demanda.

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 demanda es por el lucro cesante de pescadores a consecuencia del derrame.

Vista de un petrolero pasando por Maracaibo



No ha habido novedades sobre esta demanda entre 1997 y octubre de 2005, cuando por vía diplomática se notificó formalmente al Fondo de 1971 la demanda presentada en el Tribunal de lo Civil de Caracas.

En diciembre de 2006, la demanda 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 caducada 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 caducado. El propietario del buque y el capitán apelaron contra esta decisión pero, en octubre de 2008, el Tribunal Superior Marítimo confirmó la sentencia del Tribunal Marítimo de Caracas.

Sentencia en primera instancia con respecto a la demanda de FETRAPESCA

En febrero de 2009, el Tribunal de Primera Instancia Marítimo también aceptó la demanda de FETRAPESCA contra el propietario del buque y el capitán del *Plate Princess*, aunque no se había facilitado documentación alguna en apoyo de la reclamación y no se habían cuantificado las pérdidas. El Tribunal ordenó el pago de los daños sufridos por el demandante en la cuantía que determinaran los peritos judiciales. A octubre de 2011, el Fondo de 1971 no había sido notificado respecto a la sentencia.

Demanda del Sindicato Único de Pescadores de Puerto Miranda

En octubre de 2005, se notificó formalmente al Fondo de 1971 por vía diplomática, en su condición de tercero interesado, las demandas entabladas en el Tribunal de lo Civil de Caracas. En las notificaciones no se facilitó información sobre la naturaleza o el alcance de las supuestas pérdidas.

Habida cuenta de las notificaciones recibidas, el Consejo Administrativo del Fondo de 1971 examinó los detalles del siniestro en su sesión de mayo de 2006, es decir, nueve años después de que se produjo el siniestro. Si bien expresó solidaridad con las víctimas del siniestro y lamentó que las disposiciones sobre caducidad hubieran ido en su detrimento, el Consejo Administrativo manifestó que era necesario ceñirse al actual texto de los Convenios, y decidió que ambas reclamaciones habían caducado respecto al Fondo de 1971.

En diciembre de 2006, ambas demandas fueron trasladadas al Tribunal de Primera Instancia Marítimo, igualmente en Caracas.

Tribunal de Primera Instancia Marítimo de Caracas

En marzo de 2007, casi diez años después del siniestro, y a raíz de una solicitud del Tribunal de Primera Instancia Marítimo, se notificó formalmente al Fondo de 1971, en su condición de tercero interesado, de ambas demandas judiciales por segunda vez. En la notificación no se facilitaron detalles de las supuestas pérdidas.

Enmienda de la demanda del Sindicato Único de Pescadores de Puerto Miranda

No hubo novedades hasta el 4 de abril de 2008, cuando el Sindicato Único de Pescadores de Puerto Miranda presentó una demanda enmendada contra el capitán y el propietario del buque. No se nombró al Fondo de 1971 como parte demandada. Los abogados que representaban a los demandantes en relación con la demanda enmendada no eran los mismos que habían intervenido en la formulación de la demanda original. En esa fecha los abogados que representaban al Sindicato Único de Pescadores de Puerto Miranda presentaron varios documentos, con la intención de notificar al propietario del buque y al capitán.

En la demanda enmendada figuran, en forma detallada, la naturaleza, el alcance y cuantificación de las supuestas pérdidas. Se reclama el costo de la limpieza de 849 embarcaciones y el reemplazo de unos 7 814 paquetes de redes y de dos motores fueraborda. Se alega que las redes estaban tan contaminadas con petróleo que ya no se podían utilizar. El demandante también alegó que los propietarios de las 849 embarcaciones y los 304 pescadores a pie habían sufrido lucro cesante total por un período de 187 días civiles (seis meses) a raíz de no poder pescar por falta de equipo. La demanda enmendada era por BsF 3,5 millones. El Tribunal de Primera Instancia Marítimo de Caracas aceptó la demanda enmendada el 10 de abril de 2008.

En la demanda enmendada se hace referencia a una gran cantidad de documentos presentados como prueba de los supuestos daños y pérdidas. Al no poder acceder a dichos documentos, el Fondo de 1971 no pudo evaluar la reclamación. Por medio de sus abogados en Caracas, el Fondo de 1971 pidió que el Tribunal facilitara copias de los documentos que presentaron los demandantes. Sin embargo, el número de documentos de que se trataba era tal que excedía la capacidad del Tribunal para copiarlos, por lo que el Tribunal delegó dicha labor a un contratista externo.

La legislación venezolana establece límites al plazo de presentación de una defensa y, para cumplir con dichos requisitos, el Fondo de 1971 se vio obligado a presentar alegatos para la defensa el 12 de junio de 2008, pese a no haber recibido las copias de los documentos presentados por los demandantes. El Fondo de 1971, en la defensa que presentó afirmaba, entre otras cosas, que la demanda había caducado respecto al Fondo de 1971.

El 4 de agosto de 2008, el Fondo de 1971 recibió copias de los documentos (16 paquetes en total). El Fondo de 1971 designó expertos para examinar la demanda y la documentación de apoyo. Basándose en el informe de sus expertos, el Fondo de 1971 presentó nuevos alegatos en noviembre de 2008. En estos alegatos, el Fondo de 1971 argumentaba que la documentación facilitada por los demandantes no demostraba que los daños supuestamente sufridos por los pescadores se hubiesen debido al derrame del *Plate Princess* y que la documentación aportada en apoyo de la reclamación era de dudosa exactitud y en muchos casos había sido falsificada. El Fondo de 1971 también pidió que el informe de sus expertos se aceptara como prueba. El Tribunal rechazó la petición porque el informe no se había presentado en el plazo previsto por el derecho venezolano. El Fondo de 1971

apeló contra esta decisión aduciendo que el plazo no era suficiente para que el Tribunal facilitase las copias de la documentación y para que los expertos del Fondo las examinasen. El recurso fue rechazado.

Audiencia en relación con la demanda del Sindicato Único de Pescadores de Puerto Miranda

En enero de 2009, se celebró la audiencia en relación con la demanda revisada. En dicha ocasión, prestaron testimonio oral varios testigos citados por los demandantes para verificar documentos presentados como pruebas con la demanda enmendada, en particular, los recibos presentados como justificativos de la cantidad de pescado capturado y de los precios del pescado vendido. Durante la audiencia, los testigos admitieron que los recibos, fechados en febrero de 1997, no eran auténticos y que se habían creado tras el siniestro. La mayoría de los testigos nombrados por los demandantes en sus alegatos para respaldar los documentos presentados como prueba no concurren a la audiencia. Esta circunstancia impidió al capitán, el propietario del buque y el Fondo de 1971 impugnar u obtener confirmación de dichas pruebas.

Sentencia en primera instancia con respecto a la demanda del Sindicato Único de Pescadores de Puerto Miranda

En febrero de 2009, el Tribunal de Primera Instancia Marítimo dictó sentencia en la cual aceptaba la demanda y ordenaba al capitán, al propietario del buque y al Fondo de 1971, aunque no era parte demandada^{<14>}, pagar los daños sufridos por el demandante en la cuantía que determinarían los peritos judiciales. El capitán, el propietario del buque y el Fondo de 1971 recurrieron la sentencia ante el Tribunal Superior Marítimo.

Sentencia del Tribunal Superior Marítimo con respecto a la demanda del Sindicato Único de Pescadores de Puerto Miranda

En septiembre de 2009, el Tribunal Superior Marítimo de Caracas desestimó el recurso del capitán, del propietario del buque y del Fondo de 1971, y ordenó a los demandados que indemnizaran a los pescadores afectados por el derrame de hidrocarburos en la cuantía que determinarían tres peritos judiciales que serían nombrados. El método que seguirían los peritos se expuso en detalle en la sentencia. Dicho método estaba basado en los datos obtenidos de los recibos presentados por los demandantes para justificar sus pérdidas. En la sentencia también se ordenó a los demandados pagar intereses y costas. El capitán, el propietario del buque y el Fondo de 1971 apelaron contra la sentencia ante el Tribunal Supremo.^{<15>}

Sentencia del Tribunal Supremo

En octubre de 2010, el Tribunal Supremo dictó sentencia, desestimando el recurso del Fondo de 1971 y confirmando la sentencia del Tribunal Superior Marítimo. De los cinco jueces

que integran el Tribunal Supremo, cuatro votaron por rechazar el recurso y uno se abstuvo. La sentencia del Tribunal Supremo confirmó la decisión de que las pérdidas fuesen determinadas por tres peritos judiciales que serían nombrados.

Apelación ante la Sala Constitucional del Tribunal Supremo

En febrero de 2011, el Fondo de 1971 interpuso un recurso de apelación ante la Sala Constitucional del Tribunal Supremo. En su apelación, el Fondo de 1971 solicitaba que se invaliden las decisiones del Tribunal Supremo y del Tribunal Superior Marítimo por contravenir al derecho, principios y doctrina constitucional venezolanos aplicables por lo que respecta, entre otras cosas, a la caducidad de la acción contra el Fondo de 1971, la caducidad por inactividad de los sujetos procesales y la valoración de las pruebas.

Nombramiento de peritos judiciales

En una audiencia en noviembre de 2010, el Tribunal de Primera Instancia Marítimo nombró tres peritos para calcular la indemnización que se ha de pagar al demandante empleando el método establecido por el Tribunal Superior Marítimo. En la audiencia, el capitán y el propietario del buque nombraron a un perito y el demandante a un segundo perito. El Tribunal nombró al tercer perito. Como el Fondo de 1971 no era parte demandada, no pudo nombrar un perito. El Tribunal de Primera Instancia Marítimo rechazó al perito nombrado por el capitán y el propietario del buque. El capitán y el propietario del buque nombraron a otro perito; este nombramiento también fue rechazado. El capitán y el propietario del buque apelaron contra esta decisión. El recurso fue rechazado. El Tribunal nombró entonces al perito que debía haber sido nombrado por el capitán y el propietario del buque.

Informe de los peritos judiciales

En enero de 2011, los peritos judiciales presentaron su informe, en el que concluyeron que la indemnización a pagar a los demandantes ascendía a BsF 769 892 085, incluidos intereses. Esto se resume en el cuadro de la página opuesta:

Los peritos declararon además que la cuantía total disponible para la indemnización según los Convenios (60 millones DEG) era equivalente a BsF 403 473 005. Esto fue calculado sobre la base del tipo de cambio aplicable el 8 de octubre de 2010. Los peritos observaron además que, en su sentencia, el Tribunal Superior Marítimo había fijado el límite de responsabilidad del propietario del buque en BsF 2 844 983, que es la cantidad del fondo de limitación de Responsabilidad Civil establecido en 1997. Sobre esa base, los peritos declararon que la indemnización pagadera por el Fondo de 1971 era de BsF 400 628 022.

El Fondo de 1971 solicitó al Tribunal de Primera Instancia Marítimo que reconsiderase el informe de los peritos judiciales, ya que la indemnización evaluada era excesiva y excedía los

<14> El Tribunal venezolano asume, en su interpretación de los Convenios, que el Fondo de 1971, al haber sido notificado, está obligado automáticamente a pagar indemnización.

<15> Para un análisis del examen de la decisión del Tribunal Superior Marítimo en la sesión de octubre de 2010 del Consejo Administrativo del Fondo de 1971, se hace referencia a los Siniestros en los que intervinieron los FIDAC – 2010, páginas 66 y 67.

límites fijados en la sentencia del Tribunal Superior Marítimo. En enero de 2011, el Tribunal de Primera Instancia Marítimo admitió la solicitud y nombró a dos nuevos peritos para que revisaran el informe de los primeros peritos.

Poco después, en febrero de 2011, el Fondo de 1971 apeló contra la sentencia del Tribunal Supremo sobre responsabilidad ante la Sala Constitucional del Tribunal Supremo de Venezuela.

En marzo de 2011, los nuevos peritos nombrados por el Tribunal de Primera Instancia Marítimo emitieron su informe. En dicho informe confirmaban las conclusiones de los tres peritos originales.

Sentencia del Tribunal de Primera Instancia Marítimo respecto a la cuantía

Asimismo en marzo de 2011, el Tribunal de Primera Instancia Marítimo había dictado su sentencia sobre la cuantía de las pérdidas. En su sentencia, el Tribunal de Primera Instancia Marítimo desestimó las apelaciones del capitán, del propietario del buque y del Fondo de 1971 frente a los informes emitidos por los tres peritos originalmente nombrados por el Tribunal y fijó la cuantía de las pérdidas en BsF 769 892 085. El Tribunal ordenó al capitán, como agente del propietario del buque, pagar BsF 2 844 983 y al Fondo de 1971 pagar BsF 400 628 022. El Tribunal ordenó también al capitán y al Fondo de 1971 pagar las costas. El capitán y el Fondo de 1971 recurrieron la sentencia sobre la cuantía de indemnización pagadera ante el Tribunal Superior Marítimo.

Sentencia de la Sala Constitucional del Tribunal Supremo

En junio de 2011, la Sala Constitucional del Tribunal Supremo desestimó el recurso del Fondo de 1971 contra la sentencia del Tribunal Supremo sobre responsabilidad.

Las cuestiones tratadas en la sentencia de la Sala Constitucional del Tribunal Supremo pueden clasificarse del siguiente modo:

- Caducidad
- Exigencia de que los tribunales apliquen la regla de la sana crítica
- Otras cuestiones

Caducidad

La Sala Constitucional del Tribunal Supremo mantuvo la interpretación hecha por el Tribunal Supremo de las disposiciones de caducidad del Convenio del Fondo de 1971. La Sala Constitucional del Tribunal Supremo argumentó del modo siguiente:

“... analizando el contenido del Artículo 6, cardinal 1 del Convenio sobre la Constitución del Fondo Internacional de Indemnización de Daños Causados por la Contaminación de Hidrocarburos de 1971, así como las consideraciones formuladas en torno al mismo por la Sala de Casación Civil, esta Sala Constitucional aprecia que la referida disposición establece tres (3) supuestos distintos a partir de los cuales se puede presentar la caducidad de la acción y, al menos en lo concerniente al primero de ellos, su contenido no resulta del todo claro para proceder a su aplicación de manera automática -como lo pretende el solicitante en revisión-, puesto que en el mismo se advierte una inconsistencia en lo que respecta a la determinación del sujeto contra quien opera la referida caducidad.

En efecto, la mencionada norma señala en su primera parte que el derecho a obtener indemnización o compensación caducará ‘... a los tres años de producido el daño si con anterioridad no se hubiera iniciado acción judicial o no se hubiera efectuado la notificación prevista...’, pero no determina a quién se está refiriendo, si al propietario del buque, al fiador o al Fondo Internacional, de modo que considerar que se refiere a este último no resulta correcto, ya que de haber sido esa la intención de los Estados Partes al momento de proceder a la redacción de la referida disposición, así lo hubiesen establecido de forma expresa.

En atención a esta imprecisión, y visto que no existía otra disposición dentro del Convenio Internacional sobre la Constitución del Fondo Internacional de Indemnización de Daños Causados por la Contaminación de Hidrocarburos de 1971 que regulase el punto de la caducidad de la acción, lo ajustado a derecho era proceder -tal como acertadamente lo consideró la Sala de Casación Civil- a la interpretación de la referida norma tomando en consideración, en primer término, el contenido de los Artículos 2, 4 y 7 del mismo Convenio Internacional, debido a la mención que de ellos

Concepto	Cuantía evaluada (BsF)
Coste de sustituir 7 540 redes	8 713 150
Coste de sustituir un motor fueraborda	17 000
Lucro cesante: pescadores en pesqueros	704 664 482
Lucro cesante: pescadores en camarones	21 624 680
Lucro cesante: camarones a pie	6 708 064
Intereses de coste de sustituir redes y motor	28 164 709
Total	769 892 085 (£111 millones)

hace aquella disposición, así como lo dispuesto en los Artículos 3 y 7 cardinal 1 del Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil causada por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos, ya que el pago de las indemnizaciones previstas en el Convenio Internacional del Fondo resulta procedente en la medida en que las víctimas de los derrames de hidrocarburos en el mar no hubiesen obtenido un resarcimiento pleno de los sujetos obligados por el referido Convenio de Responsabilidad, que en este caso serían el propietario del barco, el asegurador o toda persona que proveyese garantía financiera.

Por lo tanto siendo ello así, y visto que el derecho de indemnización previsto en el Artículo 4 del Convenio Internacional sobre la Constitución del Fondo regula al derecho de la víctima a obtener del Fondo Internacional una compensación plena cuando no hubiese sido otorgada por los causantes del daño (propietario del buque o del asegurador), y tomando en consideración que el Artículo 6.1 *eiusdem* señala que la caducidad del derecho de indemnización se produce si antes de los tres (3) años de haberse producido el daño no se hubiese intentado la acción judicial en aplicación de esos Artículos; resulta lógico concluir -tal como acertadamente lo señaló la Sala de Casación Civil así como los tribunales de instancia- que la caducidad a la cual se hace referencia en la referida norma operaría sólo bajo el supuesto de que, luego de ocurrido el daño, la víctima no hubiese intentado ninguna acción contra el propietario del buque o su asegurador dentro del lapso de tres (3) años, caso en el cual el Fondo Internacional no se haría responsable por la indemnización complementaria requerida frente a la falta de capacidad económica o el precario resarcimiento obtenido por parte de los causantes directos del daño.

En consecuencia, si la víctima intenta su acción dentro de los tres (3) años contados a partir de la ocurrencia del siniestro (derrame de crudo) contra el propietario del buque o su asegurador, el Fondo Internacional no podrá esgrimir como defensa perentoria la caducidad de la acción intentada en su contra para proceder a la indemnización plena por los daños sufridos.

En atención al razonamiento expuesto, esta Sala Constitucional concluye que la interpretación de la Sala de Casación Civil del Artículo 6, cardinal 1 del Convenio Internacional sobre la Constitución del Fondo Internacional de Indemnización de Daños Causados por la Contaminación de Hidrocarburos de 1971, resultó ajustada a derecho, razón por la cual, el alegato de presunta violación de los derechos a la defensa, al debido proceso y al principio de seguridad jurídica esgrimido por el solicitante en revisión, en sentido indicado, carece de fundamento.”

En su recurso ante la Sala Constitucional del Tribunal Supremo, el Fondo de 1971 había alegado también que, la demanda del Sindicato Único de Pescadores de Puerto Miranda había caducado, no solo según las disposiciones del Convenio del Fondo de 1971, sino en todo caso según la legislación venezolana como

resultado de que el demandante no había intentado acción judicial durante un periodo de doce meses (*perención de instancia*).

La Sala Constitucional del Tribunal Supremo declaró innecesario el análisis de este argumento, ya que la aplicación del mecanismo de caducidad era improcedente en el tipo de proceso judicial en cuestión por motivo de que la acción estaba relacionada con asuntos ambientales. En este sentido, la Sala Constitucional del Tribunal Supremo declaró:

“... tomando en consideración que el derrame de hidrocarburos en el mar representa un indudable factor de desequilibrio en el medio ambiente que altera por completo la biodiversidad de las distintas especies que habitan en el mismo, causando en la mayoría de los casos daños irreparables a dicho ecosistema, esta Sala Constitucional estima que los procesos judiciales que se instauran con la finalidad de obtener un resarcimiento o indemnización por los daños sufridos con ocasión de este tipo de siniestros, constituyen en esencia juicios que versan sobre aspectos concernientes a la materia ambiental, que toca un derecho humano reconocido por el texto constitucional.

En este orden de ideas, el Artículo 95 (ex Artículo 19, párrafo 16 de la Ley de 2004) de la Ley Orgánica del Tribunal Supremo de Justicia, establece como uno de los supuestos de improcedencia de perención, los procesos que comprendan materia ambiental. Al respecto, la referida disposición señala que:

‘Artículo 95. No se podrá declarar la perención de la instancia en los procesos que comprendan materia ambiental; o cuando se trate de pretensiones que estén dirigidas a sancionar los delitos contra los derechos humanos, el patrimonio público, o el tráfico de estupefacientes y psicotrópicas.’

Siendo esto así, y tomando en consideración que el objeto de la pretensión del caso de autos se deriva de un siniestro en el que se encuentra involucrada la materia ambiental (derrame de hidrocarburos en el mar), esta Sala Constitucional considera innecesario entrar a analizar el alegato de perención esgrimido por el solicitante, ya que en este tipo de procesos resulta improcedente este modo de extinción de la relación procesal, como mecanismo anómalo de terminación del proceso; y así se declara.”

Exigencia de que los tribunales apliquen la regla de la sana crítica

El Fondo de 1971 también interpuso recurso ante la Sala Constitucional del Tribunal Supremo aduciendo que su derecho a la tutela judicial efectiva había sido violado ya que el Tribunal había ignorado la exigencia según la ley de procedimiento marítimo de Venezuela de que el tribunal ejerza la regla de la sana crítica en la valoración de las pruebas, puesto que algunos documentos habían sido aceptados como válidos aunque obviamente no lo eran, mientras que otros habían sido rechazados por motivos de formalidades aunque obviamente eran válidos.

La Sala Constitucional del Tribunal Supremo desestimó este argumento por motivo de que la valoración de las pruebas bajo el sistema de la sana crítica no constituye el único sistema que debe ser empleado para la apreciación de los diversos medios probatorios. El Tribunal estatuyó que el juez, al momento de apreciar una prueba en concreto, debe atenerse en primer término a la regulación especial sobre su valoración o en su defecto a lo dispuesto en el Código de Procedimiento Civil; solo en el supuesto de que no exista una regla legal expresa para valorar su mérito es que resulta procedente la aplicación del sistema de la sana crítica.

El Tribunal prosiguió afirmando que el Tribunal Supremo actuó ajustado a derecho cuando rechazó la apelación en este sentido ya que los documentos públicos, los documentos privados administrativos, así como los documentos emanados de terceros reconocidos durante el proceso, no deben valorarse por la regla de la sana crítica aludida en la ley de procedimiento marítimo, sino por las reglas específicas establecidas en el Código de Procedimiento Civil, las cuales resultaban aplicables con preferencia a lo dispuesto en el procedimiento marítimo.

Otras cuestiones

El Fondo de 1971 también había interpuesto recurso por motivo de que los tribunales de instancia inferior habían aceptado la información contenida en ciertos documentos presentados por los demandantes como prueba sin plantear preguntas, habían omitido tener en cuenta las pruebas orales aportadas por los testigos que comparecieron en la audiencia del Tribunal de Primera Instancia Marítimo en febrero de 2009, y había evaluado las pérdidas en cuantías que excedían la cuantía reclamada.

La Sala Constitucional del Tribunal Supremo desestimó estos argumentos por motivo de que no consideraba que existieran ‘infracciones grotescas’ de interpretación de norma constitucional alguna. Indicó además que consideraba que la revisión pedida de la sentencia del Tribunal Supremo no contribuiría a la uniformidad de la interpretación de las normas y principios constitucionales.

Sentencia del Tribunal Superior Marítimo sobre la cuantía

En julio de 2011, el Tribunal Superior Marítimo desestimó las apelaciones presentadas por el capitán y el Fondo de 1971 contra la sentencia del Tribunal de Primera Instancia Marítimo sobre la cuantía de indemnización. El Fondo de 1971 argumentó en su recurso, entre otras cosas, que la cuantía era excesiva en relación con los ingresos normales obtenidos por los pescadores en 1997 y que se infringía el derecho procesal venezolano (caducidad surgida por inactividad de los sujetos procesales (perención de la instancia)). El Tribunal Superior Marítimo rechazó los argumentos, señalando que los peritos habían seguido los parámetros especificados en su decisión de septiembre de 2009, y en su lugar confirmó la sentencia de marzo de 2011 del Tribunal de Primera Instancia Marítimo, que había ordenado al Fondo de 1971 pagar BsF 400 628 022^{<16>}, más costes.

^{<16>} Los peritos judiciales calcularon que la cuantía total disponible para la indemnización según el CRC de 1969 y el Convenio del Fondo de 1971 (60 millones DEG) era equivalente a BsF 403 473 004,80 y que la indemnización que el Fondo de 1971 tiene que pagar debía ser BsF 400 628 022 (BsF 403 473 004,80 menos BsF 2 844 983).

El capitán, el propietario del buque y el Fondo de 1971 solicitaron al Tribunal Superior Marítimo autorización para recurrir al Tribunal Supremo. Esta moción fue denegada. El Fondo de 1971 ha apelado contra esta decisión.

Consideraciones del Consejo Administrativo del Fondo de 1971

Marzo de 2011

En la sesión de marzo de 2011 del Consejo Administrativo del Fondo de 1971, el Director presentó un documento en el que informaba de las novedades del siniestro del *Plate Princess* y en el que pedía al Consejo Administrativo del Fondo de 1971 que le impartiese al Director las instrucciones que estimase convenientes. También en marzo de 2011, la delegación venezolana presentó dos documentos en los que se solicitaba al Director que efectuara pagos sin demora. Por consiguiente, era necesario que el Consejo Administrativo decidiese si daría instrucciones al Director para efectuar el pago inmediato de indemnización.

En respuesta a los tres documentos que se presentaron al Consejo Administrativo se suscitó un prolongado debate en el que se pidieron algunas aclaraciones al Director. Entre ellas figuraba la explicación del Director de que, si bien el Comité Ejecutivo del Fondo de 1971 había acordado en 1997 efectuar pagos respecto de dicho caso, los artículos 7.4 y 7.5 del Reglamento interior, que regulan la concesión de autorización al Director para efectuar pagos, tenían por finalidad autorizar al Director a acordar las reclamaciones hasta un determinado nivel en caso de que se produjese un derrame en el intervalo entre las reuniones de los órganos rectores. El Director hizo hincapié en que la decisión del Comité Ejecutivo del Fondo de 1971 no estaba relacionada con ninguna reclamación específica.

Durante el debate se hizo hincapié en que se trataba de un caso muy importante, con consecuencias para el régimen de indemnización en su conjunto. Señaló que el régimen del Fondo representaba un acto de solidaridad entre los Estados Miembros con objeto de facilitar pagos de indemnización a las víctimas de siniestros ocasionados por derrames de hidrocarburos, una delegación recordó que, el día anterior, el Director había señalado la atención sobre la necesidad de una aplicación uniforme de los Convenios por los tribunales nacionales, y había subrayado también la necesidad de la debida implantación y aplicación de los diversos Convenios por los Estados Miembros signatarios.

Observando la importancia del Artículo X del CRC de 1969, la delegación señaló que los tribunales nacionales a veces no concordaban con las deliberaciones de los órganos rectores y que se admitían que fuera así. Sin embargo, aquella delegación prosiguió, al aceptar el principio de que las decisiones de los tribunales nacionales eran de cumplimiento obligatorio para los Fondos, los órganos rectores también tenían que estar

satisfechos de que se hubiera seguido el debido proceso y que los procedimientos judiciales hubiesen sido justos. En este caso, había considerables dudas al respecto.

Una gran mayoría de las delegaciones expresó la preocupación de que no se había seguido el debido proceso legal para llegar a las sentencias pronunciadas por los tribunales venezolanos, además que no se había notificado con antelación razonable al Fondo de 1971 ni se le había dado suficiente oportunidad para presentar su caso con arreglo al artículo 8 del Convenio del Fondo de 1971 y al artículo X del CRC de 1969.

Se expresaron otras opiniones, entre ellas una afirmación de que los procedimientos judiciales para la solicitud de copias de los documentos presentados en apoyo de la reclamación debían ser conocidos por los abogados del Fondo de 1971, y que los abogados debían haber tenido en cuenta de que la reclamación no podía caducar si ya había habido un acuerdo de pago, y de que el artículo 7.6 del Convenio del Fondo de 1971 estipulaba que el Fondo no podía cuestionar una sentencia definitiva, incluso si no había intervenido en el procedimiento.

Se suscitó la pregunta de por qué no había dinero disponible para pagar la indemnización, puesto que según el Artículo 44, párrafo 1, apartado a), del Convenio del Fondo de 1971, en el caso de que el Convenio dejase de tener vigor, el Fondo debería asumir sus obligaciones respecto de todo siniestro que se produjo antes de que el Convenio hubiese cesado de estar en vigor. La solicitud de Venezuela de que se procediese al pago de los demandantes recibió el apoyo de pocas delegaciones.

Decisión del Consejo Administrativo del Fondo de 1971 en marzo de 2011

El Consejo Administrativo del Fondo de 1971 decidió impartir instrucciones al Director de no efectuar ningún pago respecto del siniestro del *Plate Princess* y de mantener informado al Consejo Administrativo de las novedades de los procedimientos judiciales en los tribunales venezolanos.

Octubre de 2011

En la sesión de octubre de 2011 del Consejo Administrativo del Fondo de 1971, el Director presentó un documento en el que formuló observaciones sobre las cuestiones más importantes que se trataron en la sentencia de la Sala Constitucional del Tribunal Supremo de Justicia que se había dictado en junio de 2011, y sobre el carácter ejecutorio de la misma. En dicho documento, el Director informaba al Consejo Administrativo lo que sigue a continuación.

Caducidad

En su sentencia, la Sala Constitucional del Tribunal Supremo había rechazado el recurso del Fondo de 1971 con respecto a la caducidad por los mismos motivos expuestos por el Tribunal Supremo y el Tribunal Superior Marítimo, a saber que, para evitar la caducidad, solo era necesario iniciar una acción judicial contra el propietario del buque o su asegurador en el plazo de tres años desde la fecha de los daños.

El Director mantuvo su punto de vista de que la acción a la que se refiere el Artículo 6, párrafo 1, del Convenio del Fondo de 1971, puede ser iniciada contra el Fondo de 1971 o contra el propietario del buque. Si la acción es contra el propietario del buque, para evitar que caduque la demanda, entonces el demandante debe notificarla formalmente al Fondo de 1971 en un plazo de tres años.

En opinión del Director, la interpretación del Artículo 6 del Convenio del Fondo de 1971 establecida por los tribunales venezolanos no puede ser correcta ya que, si lo único que tuviese que hacer un demandante para evitar la caducidad fuese iniciar una acción contra el propietario del buque en el plazo de tres años desde la fecha en la que se produjeron los daños, no habría necesidad de incluir una cláusula que requiera la notificación formal de dicha acción al Fondo de 1971 en el mismo plazo.

El Director aceptó que el artículo 6, párrafo 1 del Convenio del Fondo de 1971 no estipula contra quién se ha de iniciar la acción referida dentro del plazo de tres años. Sin embargo, como el CRC de 1969 estipula la relación entre la víctima de los daños ocasionados por contaminación, el propietario del buque y su asegurador, es lógico que toda acción judicial que se requiera en virtud de ese Convenio sería una acción contra el propietario del buque y/o su asegurador. De modo similar, como el Convenio del Fondo de 1971 estipulaba la relación entre las víctimas de los daños ocasionados por contaminación y el Fondo de 1971, era lógico pensar que toda acción judicial requerida en virtud de ese Convenio sería una acción contra el Fondo de 1971.

El Director coincidió con la opinión del Consejo Administrativo de que la interpretación correcta del Artículo 6, párrafo 1, del Convenio del Fondo de 1971 es que la acción a iniciar en el plazo de tres años era una acción contra el Fondo de 1971, y que la notificación a efectuar era la de la acción contra el propietario del buque o su asegurador referido en el Artículo 7, párrafo 6.

Aplicación de la regla de la sana crítica por los tribunales

En su documento, el Director tomó nota con preocupación de que la Sala Constitucional del Tribunal Supremo consideró que el tribunal debe emplear la regla de la sana crítica solo para determinar la cuantía de las pérdidas a falta de normas especiales relativas a la valoración de las pruebas, o a falta de normas especiales, debe aplicar las establecidas en el Código de Procedimiento Civil.

La cuantía de la evaluación

Los peritos judiciales nombrados por el Tribunal de Primera Instancia Marítimo evaluaron la indemnización a pagar a los pescadores representados por el Sindicato Único de Pescadores de Puerto Miranda en BsF 769 892 085. De esta cantidad, BsF 726,3 millones concernía a seis meses de lucro cesante de la captura de 849 embarcaciones. El Director observó que esto equivale a unos ingresos anuales de BsF 1 669 756 por embarcación. La evaluación de las reclamaciones en el siniestro del *Nissos Amorgos* indicaba que, en 1997, la media de los ingresos anuales de la venta de captura era de US\$ 17 400 por

camaronero. La cuantía calculada por los peritos judiciales en el siniestro del *Plate Princess* es, por tanto, 22 veces superior a la del *Nissos Amorgos*. Como la pesca en cuestión es una actividad artesanal (las embarcaciones son pequeñas, en su mayoría menos de 10 m de eslora, y normalmente tienen una tripulación de dos personas), el Director consideraba que la pérdida evaluada supera, con mucho, toda pérdida real que pudiera haber ocurrido, incluso si se hubiera suspendido la actividad.

Cálculo de la cuantía a pagar por el Fondo de 1971

El límite de responsabilidad del propietario del buque y la cuantía total disponible para la indemnización en virtud de los Convenios habían sido calculados por el Tribunal Marítimo utilizando los tipos de cambio DEG/bolívar aplicables en fechas que diferían en 14 años. Como el bolívar se había depreciado en relación con el DEG en alrededor del 750 % durante el periodo en cuestión, las cuantías que el Tribunal había ordenado pagar al propietario del buque o su asegurador y al Fondo de 1971 diferían sustancialmente de las que se hubiesen aplicado si la cuantía de limitación del propietario del buque y la cuantía de indemnización disponible en virtud de los Convenios se hubiesen convertido de DEG a la moneda nacional utilizando los tipos de cambio aplicables en la misma fecha.

La disposición de notificación en un plazo razonable y bastante oportuna para que el Fondo de 1971 presente su caso

El Director recordó que, en la sesión de marzo de 2011 del Consejo Administrativo, varias delegaciones expresaron dudas respecto a si se había notificado al Fondo de 1971 en un plazo razonable y si se le había dado bastante oportunidad para presentar su caso, tal como se estipula en el Artículo X del CRC de 1969. El Director estuvo de acuerdo con esas delegaciones, no solo porque los documentos presentados como prueba por los demandantes en apoyo de su demanda no estuvieron a disposición del Fondo de 1971 antes del plazo límite de presentación de los alegatos de defensa, sino también porque hubiera sido imposible investigar adecuadamente y defender una demanda presentada en detalle al cabo de casi once años de producido el siniestro, incluso si el Tribunal le hubiese concedido suficiente tiempo para el análisis de las pruebas documentales antes de la presentación de los alegatos de defensa. El Director considera que este es el caso en particular, puesto que en opinión del experto que examinó la documentación, era obvio que varios de los documentos presentados como prueba habían sido falsificados.

Consideraciones del Director

Tras examinar la sentencia de la Sala Constitucional del Tribunal Supremo de Justicia, el Director estuvo de acuerdo con el Consejo Administrativo del Fondo de 1971 en que había caducado la demanda del Sindicato Único de Pescadores de Puerto Miranda, que no se había notificado al Fondo de 1971 en un plazo razonable ni se le había otorgado una oportunidad justa de presentar su caso, y que era aplicable el apartado b) del párrafo 1 del Artículo X del CRC de 1969, a consecuencia del cual, una sentencia definitiva no sería ejecutoria contra el Fondo de 1971.

Por tanto, el Director llegó a la conclusión de que no había motivos para que el Consejo Administrativo modificara sus instrucciones anteriores dadas al Director de no efectuar ningún pago respecto del siniestro del *Plate Princess*.

El Director destacó, además, que el Fondo de 1971 había apelado ante el Tribunal Superior Marítimo en contra de su decisión de denegar el recurso al Tribunal Supremo en relación con la cuantificación de las pérdidas, y que estaba a la espera de su decisión.

En este sentido, el Director observó que, en todo caso, no sería posible pagar indemnización al Sindicato Único de Pescadores de Puerto Miranda hasta que una sentencia definitiva de un tribunal competente haya establecido las pérdidas sufridas por FETRAPESCA. Como aún no se había notificado al Fondo de 1971 la sentencia del Tribunal de Primera Instancia Marítimo respecto a esa reclamación, y como era probable que el Fondo de 1971 apelase contra esta sentencia, el Director consideró que no era probable que se efectuasen pagos de indemnización respecto a este siniestro durante algún tiempo.

Declaración de la delegación de Venezuela

Tras la presentación del documento del Director, la delegación de Venezuela formuló una declaración, que se adjuntó al Acta de Decisiones de las sesiones de octubre de 2011 del Consejo Administrativo del Fondo de 1971, en la que se plantearon algunas cuestiones de detalle.

Decisión del Consejo Administrativo del Fondo de 1971 en octubre de 2011

El Consejo Administrativo del Fondo de 1971 decidió confirmar sus instrucciones dadas en marzo de 2011 al Director de no efectuar ningún pago respecto del siniestro del *Plate Princess* y que continuase siguiendo los resultados de las acciones judiciales en Venezuela.

El Consejo Administrativo del Fondo de 1971 encargó también al Director que preparase un informe sobre los puntos planteados en la intervención de la delegación de Venezuela y un informe sobre el fundamento jurídico del Fondo de 1971 para rehusar el pago en virtud del Artículo X del CRC de 1969, y que diera parte al Consejo Administrativo del Fondo de 1971 en su próxima sesión.

Fondo de 1971: Resumen de Siniestros

Buque	Fecha del siniestro	Lugar del siniestro	Estado de abanderamiento del buque	Tonelada de registro bruto (TRB)	Límite de responsabilidad del propietario del buque conforme al CRC de 1969	Causa del siniestro
<i>Irving Whale</i>	07.09.1970	Golfo de San Lorenzo, Canadá	Canadá	2 261	Desconocido	Hundimiento
<i>Antonio Gramsci</i>	27.02.1979	Ventspils, URSS	URSS	27 694	RUB 2 431 584	Encalladura
<i>Miya Maru N°8</i>	22.03.1979	Bisan Seto, Japón	Japón	997	¥37 710 340	Abordaje
<i>Tarpenbek</i>	21.06.1979	Selsey Bill, Reino Unido	Alemania	999	£63 356	Abordaje
<i>Mebaruzaki Maru N°5</i>	08.12.1979	Mebaru, Japón	Japón	19	¥845 480	Hundimiento
<i>Showa Maru</i>	09.01.1980	Estrecho de Naruto, Japón	Japón	199	¥8 123 140	Abordaje
<i>Unsei Maru</i>	09.01.1980	Akune, Japón	Japón	99	¥3 143 180	Abordaje
<i>Tanio</i>	07.03.1980	Bretaña, Francia	Madagascar	18 048	FFr11 833 718	Ruptura
<i>Furenäs</i>	03.06.1980	Oresund, Suecia	Suecia	999	SKr612 443	Abordaje
<i>Hosei Maru</i>	21.08.1980	Miyagi, Japón	Japón	983	¥35 765 920	Abordaje
<i>Jose Marti</i>	07.01.1981	Dalarö, Suecia	URSS	27 706	SKr23 844 593	Encalladura
<i>Suma Maru N°11</i>	21.11.1981	Karatsu, Japón	Japón	199	¥7 396 340	Encalladura
<i>Globe Asimi</i>	22.11.1981	Klaipeda, URSS	Gibraltar	12 404	RUB 1 350 324	Encalladura
<i>Ondina</i>	03.03.1982	Hamburgo, Alemania	Países Bajos	31 030	DM10 080 383	Descarga
<i>Shiota Maru N°2</i>	31.03.1982	Isla de Takashima, Japón	Japón	161	¥6 304 300	Encalladura
<i>Fukutoko Maru N°8</i>	03.04.1982	Bahía de Tachibana, Japón	Japón	499	¥20 844 440	Abordaje

Cantidad estimada de hidrocarburos derramados (toneladas)	Indemnización pagada por el Fondo de 1971 hasta el 31.10.11	Compensación pagada por el Fondo de 1971	Notas
Desconocida	Cero		El <i>Irving Whale</i> fue puesto de nuevo 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	SKr95 707 157		
540	¥140 110 582	¥9 427 585	¥5 438 909 recuperados por vía de recurso.
Desconocida	£363 550		
10	¥10 188 335	¥211 370	
100	¥103 104 874	¥2 030 785	¥9 893 496 recuperados por vía de recurso.
<140	Cero		
13 500	FFr222 140 643		Se recuperaron US\$ 17 480 028 por vía de recurso.
200	SKr3 187 687 DKr 418 589	SKr153 111	SKr449 961 recuperados por vía de recurso.
270	¥213 322 865	¥8 941 480	¥18 221 905 recuperados por vía de recurso.
1 000	Cero		La defensa del propietario del buque de que se le debe exonerar de la responsabilidad fue rechazada en la sentencia definitiva.
10	¥6 426 857	¥1 849 085	
>16 000		US\$ 467 953	
200-300	DM11 345 174		
20	¥72 671 789		
85	¥363 731 755	¥5 211 110	

Buque	Fecha del siniestro	Lugar del siniestro	Estado de abanderamiento del buque	Tonelada de registro bruto (TRB)	Límite de responsabilidad del propietario del buque conforme al CRC de 1969	Causa del siniestro
<i>Kifuku Maru N°35</i>	01.12.1982	Ishinomaki, Japón	Japón	107	¥4 271 560	Hundimiento
<i>Shinkai Maru N°3</i>	21.06.1983	Ichikawa, Japón	Japón	48	¥1 880 940	Descarga
<i>Eiko Maru N°1</i>	13.08.1983	Karakuwazaki, Japón	Japón	999	¥39 445 920	Abordaje
<i>Koei Maru N°3</i>	22.12.1983	Nagoya, Japón	Japón	82	¥3 091 660	Abordaje
<i>Tsunehisa Maru N°8</i>	26.08.1984	Osaka, Japón	Japón	38	¥964 800	Hundimiento
<i>Koho Maru N°3</i>	05.11.1984	Hiroshima, Japón	Japón	199	¥5 385 920	Encalladura
<i>Koshun Maru N°1</i>	05.03.1985	Bahía de Tokio, Japón	Japón	68	¥1 896 320	Abordaje
<i>Patmos</i>	21.03.1985	Estrecho de Messina, Italia	Grecia	51 627	Lit 13 263 703 650	Abordaje
<i>Jan</i>	02.08.1985	Aalborg, Dinamarca	Alemania	1 400	DKr1 576 170	Encalladura
<i>Rose Garden Maru</i>	26.12.1985	Umm al Qaiwain, Emiratos Árabes Unidos	Panamá	2 621	US\$ 364 182	Mal manejo del suministro de hidrocarburos
<i>Brady Maria</i>	03.01.1986	Estuario del Elba, Alemania	Panamá	996	DM324 629	Abordaje
<i>Take Maru N°6</i>	09.01.1986	Sakai-Senboku, Japón	Japón	83	¥3 876 800	Descarga
<i>Oued Gueterini</i>	18.12.1986	Argel, Argelia	Argelia	1 576	Din1 175 064	Descarga
<i>Thuntank 5</i>	21.12.1986	Gävle, Suecia	Suecia	2 866	SKr2 741 746	Encalladura
<i>Antonio Gramsci</i>	06.02.1987	Borgå, Finlandia	URSS	27 706	RUB 2 431 854	Encalladura

Cantidad estimada de hidrocarburos derramados (toneladas)	Indemnización pagada por el Fondo de 1971 hasta el 31.10.11	Compensación pagada por el Fondo de 1971	Notas
33	¥598 181		
3,5	¥1 005 160	¥470 235	
357	¥24 735 109	¥9 861 480	¥14 843 746 recuperados por vía de recurso.
49	¥26 982 248	¥772 915	¥8 994 083 recuperados por vía de recurso.
30	¥16 610 200	¥241 200	
20	¥94 111 818	¥1 346 480	
80	¥26 124 589	¥474 080	¥8 866 222 recuperados por vía de recurso.
700	Cero		
300	DKr9 455 661	DKr 394 043	
Desconocida	Cero		
200	DM3 220 511		DM333 027 recuperados por vía de recurso.
0,1		¥104 987	
15	US\$ 1 133 FFr708 824 Din 5 650 £126 120	Din 293 766	
150-200	SKr23 217 632	SKr 685 437	
600-700	FM1 849 924		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	Tonelada de registro bruto (TRB)	Límite de responsabilidad del propietario del buque conforme al CRC de 1969	Causa del siniestro
<i>Southern Eagle</i>	15.06.1987	Sada Misaki, Japón	Panamá	4 461	¥93 874 528	Abordaje
<i>El Hani</i>	22.07.1987	Indonesia	Libia	81 412	£7 900 000	Encalladura
<i>Akari</i>	25.08.1987	Dubai, Emiratos Árabes Unidos	Panamá	1 345	£92 800	Incendio
<i>Tolmiros</i>	11.09.1987	Costa occidental, Suecia	Grecia	48 914	SKr50 millones	Desconocida
<i>Hinode Maru N°1</i>	18.12.1987	Yawatahama, Japón	Japón	19	¥608 000	Mal manejo de la carga
<i>Amazzone</i>	31.01.1988	Bretaña, Francia	Italia	18 325	FFr13 860 369	Tanques averiados por temporal
<i>Taiyo Maru N°13</i>	12.03.1988	Yokohama, Japón	Japón	86	¥2 476 800	Descarga
<i>Czantoria</i>	08.05.1988	St. Romuald, Canadá	Canadá	81 197	Desconocido	Choque con muelle
<i>Kasuga Maru N°1</i>	10.12.1988	Kyoga Misaki, Japón	Japón	480	¥17 015 040	Hundimiento
<i>Nestucca</i>	23.12.1988	Isla de Vancouver, Canadá	Estados Unidos de América	1 612	Desconocido	Abordaje
<i>Fukkol Maru N°12</i>	15.05.1989	Shiogama, Japón	Japón	94	¥2 198 400	Rebose de tubería de suministro
<i>Tsubame Maru N°58</i>	18.05.1989	Shiogama, Japón	Japón	74	¥2 971 520	Mal manejo del transvase de hidrocarburos
<i>Tsubame Maru N°16</i>	15.06.1989	Kushiro, Japón	Japón	56	¥1 613 120	Descarga
<i>Kifiku Maru N°103</i>	28.06.1989	Otsuji, Japón	Japón	59	¥1 727 040	Mal manejo de la carga

Cantidad estimada de hidrocarburos derramados (toneladas)	Indemnización pagada por el Fondo de 1971 hasta el 31.10.11	Compensación pagada por el Fondo de 1971	Notas
15	Cero		
3 000	Cero		
1 000	Dhr 864 292 US\$ 187 165		El asegurador del propietario del buque reembolsó US\$ 160 000.
200	Cero		
25	¥1 847 225	¥152 000	
2 000	FFr1 286 977		Se recuperaron FFr1 000 000 del asegurador del propietario del buque.
6	¥6 134 885	¥619 200	
Desconocida	Cero		No se aplica el Convenio del Fondo de 1971, ya que el siniestro se produjo antes de que el Convenio entrase en vigor para Canadá.
1 100	¥425 365 167	¥4 253 760	
Desconocida	Cero		No se aplica el Convenio del Fondo de 1971, ya que el siniestro se produjo antes de que el Convenio entrase en vigor para Canadá.
0,5	¥492 635	¥549 600	
7	¥19 159 905	¥742 880	
Desconocida	¥273 580	¥403 880	
Desconocida	¥8 285 960	¥431 761	

Buque	Fecha del siniestro	Lugar del siniestro	Estado de abanderamiento del buque	Tonelada de registro bruto (TRB)	Límite de responsabilidad del propietario del buque conforme al CRC de 1969	Causa del siniestro
<i>Nancy Orr Gaucher</i>	25.07.1989	Hamilton, Canadá	Liberia	2 829	Can\$473 766	Rebose durante la descarga
<i>Dainichi Maru N°5</i>	28.10.1989	Yaizu, Japón	Japón	174	¥4 199 680	Mal manejo de la carga
<i>Daito Maru N°3</i>	05.04.1990	Yokohama, Japón	Japón	93	¥2 495 360	Mal manejo de la carga
<i>Kazuei Maru N°10</i>	11.04.1990	Osaka, Japón	Japón	121	¥3 476 160	Abordaje
<i>Fuji Maru N°3</i>	12.04.1990	Yokohama, Japón	Japón	199	¥5 352 000	Rebose durante operación de abastecimiento
<i>Volgoneft 263</i>	14.05.1990	Karlskrona, Suecia	URSS	3 566	SKr3 205 204	Abordaje
<i>Hato Maru N°2</i>	27.07.1990	Kobe, Japón	Japón	31	¥803 200	Mal manejo de la carga
<i>Bonito</i>	12.10.1990	Río Támesis, Reino Unido	Suecia	2 866	£241 000	Mal manejo de la carga
<i>Rio Orinoco</i>	16.10.1990	Isla de Anticosti, Canadá	Islas Caimán	5 999	Can\$1 182 617	Encalladura
<i>Portfield</i>	05.11.1990	Pembroke, Gales, Reino Unido	Reino Unido	481	£39 970	Hundimiento
<i>Vistabella</i>	07.03.1991	Caribe	Trinidad y Tabago	1 090	144 970 DEG	Hundimiento

Cantidad estimada de hidrocarburos derramados (toneladas)	Indemnización pagada por el Fondo de 1971 hasta el 31.10.11	Compensación pagada por el Fondo de 1971	Notas
250	Cero		
0,2	¥2 160 610	¥1 049 920	
3	¥5 490 570	¥623 840	
30	¥49 443 626	¥869 040	¥45 038 833 recuperados por vía de recurso.
Desconocida	¥96 431	¥1 338 000	¥430 329 recuperados por vía de recurso.
800	SKr16 849 328		
Desconocida	¥1 087 700	¥200 800	
20	Cero		
185	Can\$12 831 891		
110	£259 509	£17 155	
Desconocida	€1 255 803 £14 250		El Fondo de 1971 entabló una acción de recurso contra el asegurador del propietario del buque y el Tribunal de Apelación de Guadalupe dictó sentencia a favor del Fondo por un total de €1 289 483, más intereses y costas. El Fondo ha solicitado una sentencia sumaria en Trinidad y Tabago para ejecutar la sentencia del Tribunal de Apelación. En marzo de 2008, el Tribunal en Trinidad y Tabago dictó sentencia a favor del Fondo de 1971. La aseguradora ha apelado en el Tribunal de Apelación de Trinidad y Tabago. El límite de responsabilidad de los propietarios de buques no ha sido confirmado y la cifra indicada se basa en el TRB notificado.

Buque	Fecha del siniestro	Lugar del siniestro	Estado de abanderamiento del buque	Tonelada de registro bruto (TRB)	Límite de responsabilidad del propietario del buque conforme al CRC de 1969	Causa del siniestro
<i>Hokunan Maru N°12</i>	05.04.1991	Isla de Okushiri, Japón	Japón	209	¥3 523 520	Encalladura
<i>Agip Abruzzo</i>	10.04.1991	Livorno, Italia	Italia	98 544	Lit 22 525 millones	Abordaje
<i>Haven</i>	11.04.1991	Génova, Italia	Chipre	109 977	Lit 23 950 220 000	Incendio y explosión
<i>Kaiko Maru N°86</i>	12.04.1991	Nomazaki, Japón	Japón	499	¥14 660 480	Abordaje
<i>Kumi Maru N°12</i>	27.12.1991	Bahía de Tokio, Japón	Japón	113	¥3 058 560	Abordaje
<i>Fukkol Maru N°12</i>	09.06.1992	Ishinomaki, Japón	Japón	94	¥2 198 400	Mal manejo de suministro de hidrocarburos
<i>Aegean Sea</i>	03.12.1992	La Coruña, España	Grecia	57 801	Pts 1 121 219 450	Encalladura
<i>Braer</i>	05.01.1993	Shetland, Reino Unido	Liberia	44 989	£4 883 840	Encalladura
<i>Kihnu</i>	16.01.1993	Tallinn, Estonia	Estonia	949	113 000 DEG	Encalladura
<i>Sambo N°11</i>	12.04.1993	Seúl, República de Corea	República de Corea	520	KRW 77 786 224	Encalladura
<i>Taiko Maru</i>	31.05.1993	Shioyazaki, Japón	Japón	699	¥29 205 120	Abordaje
<i>Ryoyo Maru</i>	23.07.1993	Península de Izu, Japón	Japón	699	¥28 105 920	Abordaje
<i>Keumdong N°5</i>	27.09.1993	Yeosu, República de Corea	República de Corea	481	KRW 77 417 210	Abordaje

Cantidad estimada de hidrocarburos derramados (toneladas)	Indemnización pagada por el Fondo de 1971 hasta el 31.10.11	Compensación pagada por el Fondo de 1971	Notas
Desconocida	¥ 6 144 829	¥880 880	
2 000	Cero	Lit 1 666 031 931	Los daños totales son inferiores a la responsabilidad del propietario del buque.
Desconocida	Lit 71 584 970 783 FFr23 510 228	£2 500 000	El 4 de marzo de 1999 se firmó en Roma un acuerdo de transacción 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	¥93 067 813	¥3 665 120	
5	¥1 056 518	¥764 640	¥650 522 recuperados por vía de recurso.
Desconocida	¥4 243 997	¥549 600	
73 500	Pts 6 386 921 613	Pts 278 197 307	Se llegó a un acuerdo de transacción global entre el asegurador del propietario del buque/Fondo de 1971 y el Estado español. De conformidad con el acuerdo, el propietario del buque y el asegurador pagaron 840 000 000 pesetas y el Fondo de 1971 pagó 6 386 921 613 pesetas.
84 000	£51 938 938		
140	FM543 618		
4	KRW 219 714 755		US\$ 22 504 recuperados por vía de recurso.
520	¥1 093 185 055	¥7 301 280	¥49 104 248 recuperados por vía de recurso.
500	¥8 433 001	¥7 026 480	¥10 455 440 recuperados por vía de recurso.
1 280	KRW 16 275 151 969	KRW 12 857 130	KRW 64 560 080 pagados por el asegurador del propietario del buque.

Buque	Fecha del siniestro	Lugar del siniestro	Estado de abanderamiento del buque	Tonelada de registro bruto (TRB)	Límite de responsabilidad del propietario del buque conforme al CRC de 1969	Causa del siniestro
<i>Iliad</i>	09.10.1993	Pilos, Grecia	Grecia	33 837	Drs 1 496 533 000	Encalladura
<i>Seki</i>	30.03.1994	Fujairah, Emiratos Arabes Unidos y Omán	Panamá	153 506	14 millones DEG	Abordaje
<i>Daito Maru N°5</i>	11.06.1994	Yokohama, Japón	Japón	116	¥3 386 560	Rebose durante las operaciones de carga
<i>Toyotaka Maru</i>	17.10.1994	Kainan, Japón	Japón	2 960	¥81 823 680	Abordaje
<i>Hoyu Maru N°53</i>	31.10.1994	Monbetsu, Japón	Japón	43	¥1 089 280	Mal manejo del suministro de hidrocarburos
<i>Sung Il N°1</i>	08.11.1994	Onsan, República de Corea	República de Corea	150	KRW 23 millones	Encalladura
Derrame de procedencia desconocida	30.11.1994	Mohammédia, Marruecos	-	-	-	Desconocida
<i>Boyang N°51</i>	25.05.1995	Sandbaeg Do, República de Corea	República de Corea	149	19 817 DEG	Abordaje
<i>Dae Woong</i>	27.06.1995	Kojung, República de Corea	República de Corea	642	KRW 95 millones	Encalladura
<i>Sea Prince</i>	23.07.1995	Yosu, República de Corea	Chipre	144 567	KRW 18 308 275 906	Encalladura

Cantidad estimada de hidrocarburos derramados (toneladas)	Indemnización pagada por el Fondo de 1971 hasta el 31.10.11	Compensación pagada por el Fondo de 1971	Notas
200	Cero		Teniendo en cuenta la cuantía total de reclamación aprobada por el liquidador (€ 125 755) y el interés aplicable parece poco probable que la cuantía final adjudicada excederá de la cuantía de limitación de Drs 1 496 533 000 o €4,4 millones. Todas las reclamaciones, excepto la del propietario del buque y su asegurador y la del propietario de una piscifactoría, el tribunal podría considerarlas caducadas. Sin embargo, aunque la probabilidad de que el Fondo deba pagar indemnización sea mínima, 446 demandantes han presentado alegatos contra el informe del liquidador y la cuantía total de la reclamación aún la debe evaluar el tribunal.
16 000	Cero		Se concertó un acuerdo fuera del ámbito de 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	¥1 187 304	¥846 640	
560	¥695 736 817	¥20 455 920	¥31 021 717 recuperados por vía de recurso.
Desconocida	¥4 157 715	¥272 320	
18	KRW 37 780 112		El propietario del buque perdió el derecho a limitar su responsabilidad porque los procedimientos de limitación no comenzaron dentro del plazo especificado conforme al derecho coreano.
Desconocida	Mor Dhr 2 600 000		No se demostró que los hidrocarburos procediesen de un buque tal como se define en el Convenio del Fondo de 1971.
160	Cero		La reclamación por limpieza (KRW 142 millones) caducó al no entablarse la acción judicial necesaria.
1	KRW 43 517 127		
5 035	KRW 50 227 315 595	KRW 7 410 928 540	El asegurador del propietario del buque pagó KRW 18 308 275 906.

Buque	Fecha del siniestro	Lugar del siniestro	Estado de abanderamiento del buque	Tonelada de registro bruto (TRB)	Límite de responsabilidad del propietario del buque conforme al CRC de 1969	Causa del siniestro
<i>Yeo Myung</i>	03.08.1995	Yosu, República de Corea	República de Corea	138	KRW 21 465 434	Abordaje
<i>Shinryu Maru N°8</i>	04.08.1995	Chita, Japón	Japón	198	¥3 967 138	Mal manejo del suministro de hidrocarburos
<i>Senyo Maru</i>	03.09.1995	Ube, Japón	Japón	895	¥20 203 325	Abordaje
<i>Yuil N°1</i>	21.09.1995	Busán, República de Corea	República de Corea	1 591	KRW 351 924 060	Hundimiento
<i>Honam Sapphire</i>	17.11.1995	Yosu, República de Corea	Panamá	142 488	14 millones DEG	Choque contra defensa
<i>Toko Maru</i>	23.01.1996	Anegasaki, Japón	Japón	699	¥18 769 567	Abordaje
<i>Sea Empress</i>	15.02.1996	Milford Haven, Gales, Reino Unido	Liberia	77 356	£7 395 748	Encalladura
<i>Kugenuma Maru</i>	06.03.1996	Kawasaki, Japón	Japón	57	¥1 175 055	Mal manejo del suministro de hidrocarburos
<i>Kriti Sea</i>	09.08.1996	Agioi Theodoroi, Grecia	Grecia	62 678	€6 576 100	Mal manejo del suministro de hidrocarburos
<i>N°1 Yung Jung</i>	15.08.1996	Busán, República de Corea	República de Corea	560	KRW 122 millones	Encalladura
<i>Nakhodka</i>	02.01.1997	Isla de Oki, Japón	Federación de Rusia	13 159	1 588 000 DEG	Ruptura
<i>Tsubame Maru N°31</i>	25.01.1997	Otaru, Japón	Japón	89	¥1 843 849	Rebose durante las operaciones de carga

Cantidad estimada de hidrocarburos derramados (toneladas)	Indemnización pagada por el Fondo de 1971 hasta el 31.10.11	Compensación pagada por el Fondo de 1971	Notas
40	KRW 1 553 029 739		El asegurador del propietario del buque pagó KRW 560 945 437.
0,5	¥9 634 576 US\$ 5 663		El asegurador del propietario del buque pagó ¥3 718 455.
94	¥366 578 453		¥279 973 101 recuperados por vía de recurso.
Desconocida	KRW 27 177 996 728		
1 800	KRW 10 259 000 000		El asegurador del propietario del buque pagó US\$ 13,5 millones.
4	Cero		Los daños totales son inferiores a la responsabilidad del propietario.
72 360	£36 806 484	£1 835 035	El Fondo de 1971 recuperó £20 millones de la Autoridad Portuaria de Milford Haven por vía de recurso.
0,3	¥2 278 468		¥1 197 267 recuperados por vía de recurso.
30	€3 774 000		La cuantía total de todas las reclamaciones no supera la cuantía de limitación.
28	KRW 771 208 587		El asegurador del propietario del buque pagó KRW 690 millones.
6 200	¥26 089 893 000		Se llegó a un acuerdo de transacción global entre el propietario del buque/asegurador y los FIDAC, mediante el cual el asegurador pagó ¥10 956 930 000 y los Fondos pagaron ¥15 130 970 000, de los cuales el Fondo de 1971 pagó ¥7 422 192 000 y el Fondo de 1992 pagó ¥7 708 778 000.
0,6	¥8 131 327		El asegurador del propietario del buque pagó ¥1 710 173.

Buque	Fecha del siniestro	Lugar del siniestro	Estado de abanderamiento del buque	Tonelada de registro bruto (TRB)	Límite de responsabilidad del propietario del buque conforme al CRC de 1969	Causa del siniestro
<i>Nissos Amorgos</i>	28.02.1997	Maracaibo, Venezuela	Grecia	50 563	BsF 3,5 millones	Encalladura
<i>Daiwa Maru N°18</i>	27.03.1997	Kawasaki, Japón	Japón	186	¥3 372 368	Mal manejo del suministro de hidrocarburos
<i>Jeong Jin N°101</i>	01.04.1997	Busán, República de Corea	República de Corea	896	KRW 246 millones	Rebose durante las operaciones de carga
<i>Osung N°3</i>	03.04.1997	Tunggado, República de Corea	República de Corea	786	104 500 DEG	Encalladura
<i>Plate Princess</i>	27.05.1997	Puerto Miranda, Venezuela	Malta	30 423	3,6 millones DEG	Rebose durante las operaciones de carga
<i>Diamond Grace</i>	02.07.1997	Bahía de Tokio, Japón	Panamá	147 012	14 millones DEG	Encalladura
<i>Katja</i>	07.08.1997	Le Havre, Francia	Bahamas	52 079	€7,3 millones	Choque con muelle
<i>Evoikos</i>	15.10.1997	Estrecho de Singapur	Chipre	80 823	8 846 942 DEG	Abordaje

Cantidad estimada de hidrocarburos derramados (toneladas)	Indemnización pagada por el Fondo de 1971 hasta el 31.10.11	Compensación pagada por el Fondo de 1971	Notas
3 600	US\$ 24 397 612 Bs 359 675 468	US\$ 1 804 893	Aún quedan tres reclamaciones pendientes contra el Fondo de 1971 por un total de US\$ 150 millones ante los tribunales venezolanos. Mientras que el propietario del buque había establecido previamente el límite de responsabilidad en BsF 3,5 millones, en febrero de 2010 el Tribunal de lo Penal de Apelación de Maracaibo confirmó una decisión anterior del Tribunal de Primera Instancia de Maracaibo en la que rechazaba la petición del propietario del buque de limitar su responsabilidad, pero decidió que sería el propietario del buque y su asegurador los que obtuviesen el reembolso de la cuantía pagada en indemnización al Estado de Venezuela de parte del Fondo de 1971.
1	¥415 600 000	¥865 406	
124	KRW 418 000 000	KRW 58 000 000	
Desconocida	KRW 7 674 268 000 ¥851 039 365	KRW 37 963 635	El Fondo de 1992 pagó a los demandantes ¥340 millones. Esta cuantía fue reembolsada posteriormente por el Fondo de 1971.
3,2	Cero		Una sentencia del Tribunal Superior Marítimo de Caracas ordenó al Fondo de 1971 que pagase £57,2 millones. El Consejo Administrativo del Fondo de 1971 decidió en marzo de 2011 que, puesto que no se había seguido el debido proceso legal, el Director no debería pagar de conformidad con la sentencia.
1 500	Cero		La cuantía total de las reclamaciones reconocidas no excedió de la responsabilidad del propietario del buque.
190	Cero		La cuantía total de las reclamaciones reconocidas no excedió de la responsabilidad del propietario del buque.
29 000	Cero		Todas las reclamaciones acordadas en Singapur y Malasia fueron pagadas por el propietario del buque. Todas las reclamaciones en Indonesia fueron desestimadas 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. La acción legal en Londres también fue suspendida.

Buque	Fecha del siniestro	Lugar del siniestro	Estado de abanderamiento del buque	Tonelada de registro bruto (TRB)	Límite de responsabilidad del propietario del buque conforme al CRC de 1969	Causa del siniestro
<i>Kyungnam N°1</i>	07.11.1997	Ulsan, República de Corea	República de Corea	168	KRW 43 543 015	Encalladura
<i>Pontoon 300</i>	07.01.1998	Hamriyah, Sharjah, Emiratos Arabes Unidos,	San Vicente y las Granadinas	4 233	<i>No se dispone de cifras</i>	Hundimiento
<i>Maritza Sayalero</i>	08.06.1998	Bahía de Carenero, Venezuela	Panamá	28 338	3 millones DEG	Ruptura de tubería de descarga
<i>Al Jaziah 1</i>	24.01.2000	Abu Dhabi, Emiratos Árabes Unidos	Honduras	681	3 millones DEG	Hundimiento
<i>Alambra</i>	17.09.2000	Estonia	Malta	75 366	7 600 000 DEG	Corrosión
<i>Natuna Sea</i>	03.10.2000	Indonesia	Panamá	51 095	6 100 000 DEG	Encalladura
<i>Zeinab</i>	14.04.2001	Emiratos Árabes Unidos	Georgia	2 178	3 millones DEG	Hundimiento
<i>Singapura Timur</i>	28.05.2001	Malasia	Panamá	1 369	102 000 DEG	Abordaje

Cantidad estimada de hidrocarburos derramados (toneladas)	Indemnización pagada por el Fondo de 1971 hasta el 31.10.11	Compensación pagada por el Fondo de 1971	Notas
15-20	KRW 272 033 170		El propietario del buque ha pagado KRW 26 622 030.
8 000	Dhr 7 900 000		El Fondo de 1971 ha liquidado y pagado todas las reclamaciones.
262	Cero		El Fondo de 1971 considera que los Convenios no se aplican a este siniestro.
100-200	Dhr 6 400 000		Los Fondos de 1971 y de 1992 han entablado acción de recurso contra el propietario del buque, al que se le reclama reembolso de Dhr 6,4 millones. El Tribunal ha decidido a favor de los Fondos, sin embargo, la sentencia será muy difícil de ejecutar dado que el propietario del buque no posee suficientes bienes. Dado que los costes contraídos por el Fondo para ejecutar la sentencia superarían la cuantía recuperada, los Fondos han desistido la ejecución de la sentencia y cancelarán la deuda.
300	Cero		En 2009, tras concluirse el acuerdo transaccional entre los 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 toda obligación derivada de este siniestro.
7 000	Cero		El asegurador del propietario del buque pagó todas las reclamaciones.
400	US\$ 884 000 Dhr 2 480 000		El Fondo de 1971 y el Fondo de 1992 han contribuido, cada uno, con el 50% de las cuantías pagadas.
Desconocida	US\$ 846 396 ¥11 436 000	US\$ 25 000	El asegurador del propietario del buque pagó US\$ 103 378. 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.

Lista de monedas

Moneda	Símbolo	£ por unidad de moneda al 31 de octubre de 2011, cuando proceda
Bolívar Fuerte venezolano**	BsF	0,144215
Corona danesa	DKr	
Corona sueca	SKr	
Derecho Especial de Giro	DEG	0,989707
Dinar de Argelia	Din	
Dólar canadiense	Can\$	0,622861
Dólar de los EE. UU.	US\$	0,620127
Dracma griega*	Drs	
Euro	€	0,864397
Franco francés*	FFr	
Libra esterlina del Reino Unido	£	
Lira italiana*	Lit	
Marco alemán*	DM	
Naira de Nigeria	NGN	
Peseta española*	Pts	
Peso argentino	AR\$	0,146343
Peso filipino	PHP	0,014539
Ringgit malasio	RM	
Rublo ruso	RUB	0,020492
Won de la República de Corea	KRW	0,000558
Yen japonés	¥	

* Moneda reemplazada por el euro (€) el 1 de enero de 2002.

** El Bolívar (Bs) fue reemplazado por el Bolívar Fuerte (BsF) el 1 de enero de 2008.

Agradecimientos

Fotografías

Portada y página 8	Centro de documentación, de investigación y de experimentación sobre la contaminación accidental de las aguas (CEDRE)
Portada	Reuters/Corbis
Páginas 10, 18, 24, 62, 65	International Tanker Owners Pollution Federation (ITOPF)
Página 28	Gobierno de la Federación de Rusia
Página 42	Press Association
Páginas 47, 68	Getty Images
Página 57	Foto Blanco
Página 59	Fotosearch.com
Páginas 25, 33, 38, 16, 17, 23, 28	FIDAC

Mapas

Página 1	ITOPF
Páginas 6, 12, 22, 26, 32, 40, 44, 46, 54, 56, 58, 60, 67	Google Maps

Preimpresión por The Circus
Impreso por Micropress Printers



Este informe se ha imprimido en papel reciclado.

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

T + 44 (0)20 7592 7100 info@iopcfund.org

F + 44 (0)20 7592 7111 www.iopcfund.org

Portland House, Bressenden Place, Londres, SW1E 5PN, Reino Unido