

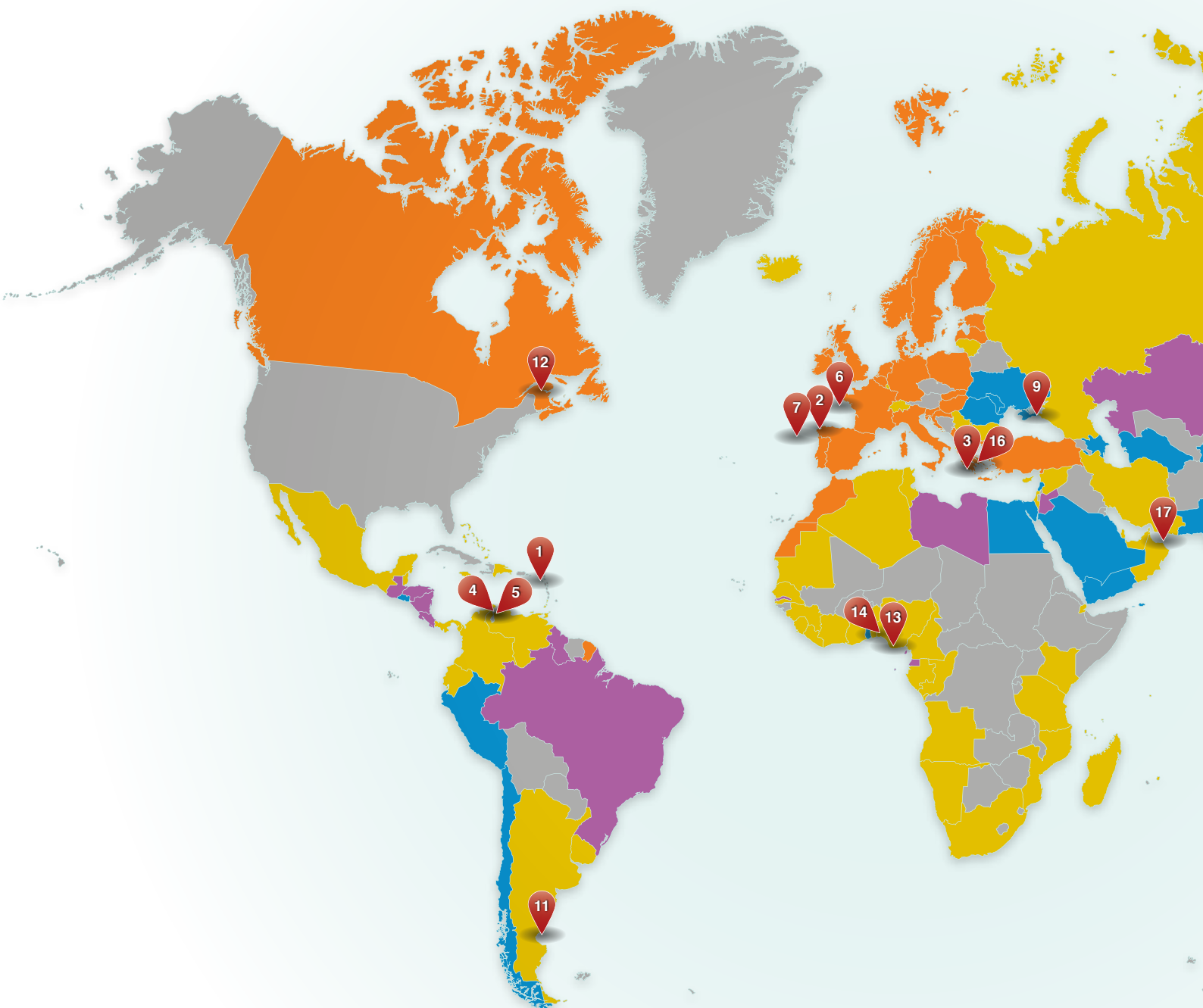
Siniestros en los que
intervinieron los FIDAC

2013



Fondos internacionales de indemnización de daños
debidos a 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>Redffern</i> , 30.03.2009 |
| 5 <i>Plate Princess</i> , 27.05.1997 | 14 <i>JS Amazing</i> , 06.06.2009 |
| 6 <i>Erika</i> , 12.12.1999 | 15 <i>Haekup Pacific</i> , 20.04.2010 |
| 7 <i>Prestige</i> , 13.11.2002 | 16 <i>Alfa I</i> , 05.03.2012 |
| 8 <i>Solar I</i> , 11.08.2006 | 17 <i>Nesa R3</i> , 19.06.2013 |
| 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 – 2013



Índice

Página

Prólogo	02
Introducción	03

FONDO DE 1992

<i>Erika</i>	06
<i>Prestige</i>	12
<i>Solar 1</i>	20
<i>Volgoneft 139</i>	24
<i>Hebei Spirit</i>	30
Siniestro en Argentina	40
<i>King Darwin</i>	44
<i>Redfferm</i>	46
<i>JS Amazing</i>	51
<i>Haekup Pacific</i>	56
<i>Alfa 1</i>	59
<i>Nesa R3</i>	63
Resumen de siniestros	66

FONDO DE 1971

<i>Vistabella</i>	70
<i>Aegean Sea</i>	73
<i>Iliad</i>	75
<i>Nissos Amorgos</i>	78
<i>Plate Princess</i>	87
Resumen de siniestros	98
Lista de monedas	110
Agradecimientos	111

Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a 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@iopcfunds.org

Sitio web: www.fidac.org

Página opuesta: Mapa de los siniestros en los que intervinieron los FIDAC a octubre de 2013.

Portada: Litoral contaminado por hidrocarburos tras el siniestro del *Nesa R3*.

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 contaminación por hidrocarburos (FIDAC) en 2013. El informe presenta las novedades en relación con los distintos casos durante el año y la postura adoptada por los órganos rectores respecto de 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 la sección de los Servicios de Documentos del sitio web de los FIDAC (www.fidac.org).

Cláusula de exención de responsabilidad

Aunque la Secretaría de los FIDAC ha desplegado todos los esfuerzos razonables para recopilar en el presente informe la información y las cifras relativas 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 los diversos siniestros y pueden, por lo tanto, no coincidir exactamente con las cifras que constan en los estados financieros de los FIDAC. Los límites del CRC se informan como lo establece el Tribunal de Limitación, o como se estima, basado en el arqueo de la nave de acuerdo al CRC aplicable al siniestro cuando no se establece el fondo de limitación; o basado en la cifra de la conversión de la moneda calculada en la fecha de adopción del Acta de las Decisiones de la sesión del órgano rector cuyo pago se autoriza a efectuar. Por razones de coherencia, la conversión a libras esterlinas se ha efectuado sobre la base del tipo de cambio al 31 de diciembre de 2013. Las cifras relativas a las cuantías pagadas se indican en la divisa en la se pagaron. En los cuadros de resumen estas cifras también se indican en libras esterlinas solo a efectos de comparación. 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 efectivamente pagadas en la fecha de pago.

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

Copyright ©FIDAC 2014

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 de la misma.

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 buques tanque.

Marco jurídico

El régimen de indemnización fue establecido originalmente en 1978 y está basado actualmente en dos Convenios: el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992 (Convenio de Responsabilidad Civil de 1992) y el Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992 (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 (CRC de 1992) brinda un primer nivel de indemnización, que paga el propietario de un buque que ocasiona daños por contaminación.

En virtud del CRC de 1992, el propietario del buque tiene responsabilidad objetiva por todo daño debido a contaminación ocasionada por hidrocarburos, es decir, que el propietario es responsable incluso cuando no existe culpa por parte del buque o su tripulación. No obstante, normalmente el propietario del buque puede 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 del propietario del buque.

Normalmente, los Convenios solo se aplican a los buques tanque que transporten una carga de hidrocarburos persistentes. Sin embargo, en ciertas circunstancias, los Convenios se aplican también a los derrames de buques tanque sin carga.

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

Función de los FIDAC

El Fondo de 1992 y, si procede, el Fondo Complementario, proporciona indemnización adicional cuando la cuantía a pagar 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 diciembre de 2013, la cuantía máxima de indemnización pagadera por cada siniestro era de 203 millones de derechos especiales de giro (DEG) del Fondo Monetario Internacional, que equivalen aproximadamente a £190 millones, para los siniestros que cubre el Fondo de 1992. Para siniestros cubiertos por el Fondo Complementario la cuantía máxima pagadera era 750 millones DEG (aproximadamente £701 millones). 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 147 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 2013 el Fondo de 1992 contaba con 111 Estados Miembros y, para julio de 2014, dos Estados más pasarán a ser Miembros. Además, 29 de esos Estados eran Miembros del Fondo Complementario, y un Estado más será Miembro en julio de 2014. En el cuadro de la página 5 figura la lista de todos los Estados Miembros.

Daños que cubren los Convenios

Cualquiera que haya sufrido daños debidos a contaminación ocasionados por hidrocarburos transportados por un buque tanque en un Estado Miembro del Fondo de 1992 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 una indemnización, los daños deben haber sido debidos a la contaminación por hidrocarburos y deben haber ocasionado una pérdida económica cuantificable. El demandante debe poder demostrar la cuantía de su pérdida o daños presentando registros contables y tributarios u otras pruebas apropiadas.

En términos generales, un siniestro de contaminación por hidrocarburos puede dar lugar a reclamaciones por daños de cinco tipos:

- Daños materiales
- Costes de las 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
- Costes de restauración del medio ambiente

Las reclamaciones se evalúan siguiendo los criterios establecidos por los gobiernos de los Estados Miembros. Dichos criterios, que también se aplican a las reclamaciones presentadas ante el Fondo Complementario, figuran en el Manual de Reclamaciones del Fondo de 1992, que es una guía práctica sobre cómo presentar reclamaciones de indemnización. El Manual de Reclamaciones está disponible en la página de Publicaciones del sitio web de los FIDAC: www.fidac.org.

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 sus Estados Miembros. La Asamblea celebra una sesión ordinaria una vez al año. Esta elige a 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 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 de la transacción de reclamaciones. El Fondo de 1992, el Fondo Complementario y el Fondo de 1971 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.

Contribuciones al Fondo de 1992 por Estado Miembro



Las cifras que se muestran corresponden a las contribuciones al Fondo General para 2013 (basándose en la recepción de hidrocarburos de 2012), el año más reciente para el cual se recaudaron contribuciones.

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

111 Estados para los que el Convenio del Fondo de 1992 está en vigor (al 31 de diciembre de 2013) (los 29 Estados que también son Miembros del Fondo Complementario están marcados en **negrita**):

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

Además, durante 2013, Côte d'Ivoire, antiguo Estado Miembro del Fondo de 1971, depositó un instrumento de adhesión al Convenio del Fondo de 1992. Eslovaquia también depositó instrumentos de adhesión al Convenio del Fondo de 1992 y al Protocolo relativo al Fondo Complementario. El 8 de julio de 2014 el Convenio del Fondo de 1992 entrará en vigor para Côte d'Ivoire y el Convenio del Fondo de 1992 y el Protocolo relativo al Fondo Complementario entrarán en vigor para Eslovaquia.

^{<1>} El Convenio del Fondo de 1992 se aplica únicamente 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
Asegurador P&I	Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Ltd. (Steamship Mutual)
Límite del CRC	9 159 720 DEG o €12 843 484 (£10 685 095)
STOPIA/TOPIA aplicable	No
Límite del CRC y del Fondo	135 millones DEG o €184 763 149 (£153 713 102)
Indemnización total pagada	€129,7 millones (£108 millones)

La conversión a libras esterlinas se ha efectuado sobre la base del tipo de cambio vigente al 31 de diciembre de 2013.



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

Siniestro

El 12 de diciembre de 1999, el buque tanque *Erika* (19 666 AB), matriculado en Malta, 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 quedaron afectados por los hidrocarburos.

Operaciones de lucha contra el derrame

Pese a que la remoción de la mayor parte de los hidrocarburos del litoral se completó con bastante rapidez, en el año 2000 muchas zonas aún requerían una segunda limpieza considerable. Las operaciones para eliminar la contaminación residual comenzaron en la primavera de 2001. Para la temporada de turismo estival de 2001, la limpieza secundaria se había prácticamente completado, con excepción de un pequeño número de sitios de difícil acceso en la región del Loira Atlántico y las islas de Morbihan. Las actividades de limpieza en estos últimos lugares continuaron durante el otoño y, en su mayoría, habían finalizado para noviembre de 2001.

Se recogieron más de 250 000 toneladas de desechos oleosos del litoral, que se almacenaron temporalmente. Total S.A., compañía petrolera francesa, recurrió a los servicios de un contratista para que se ocupase de eliminar los

desechos recuperados y los trabajos concluyeron en diciembre de 2003. Se estima que el coste de la eliminación de los desechos ha sido de unos €46 millones.

El Gobierno francés decidió que se extrajesen los hidrocarburos de las dos secciones del buque naufragado. Los trabajos de remoción de los hidrocarburos, financiados por Total S.A., corrieron a cargo de un consorcio internacional entre junio y septiembre de 2000. No se escaparon cantidades significativas de hidrocarburos durante los trabajos.

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 de contaminación por hidrocarburos con 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 por la que se abrió el procedimiento de limitación. El tribunal determinó la cuantía de limitación aplicable al *Erika* en FFr84 247 733, correspondientes a €12 843 484, y declaró que el propietario del buque había constituido el fondo de limitación mediante una carta de garantía expedida por el asegurador del propietario del buque, 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* es de 135 millones DEG, equivalente a FFr1 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 2001 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 S.A. y el Gobierno francés

Total S.A. 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 los costes derivados de los trabajos llevados a cabo respecto de los restos del naufragio, la limpieza del litoral, la eliminación de los desechos oleosos y una campaña publicitaria destinada a restaurar la imagen de la costa del Atlántico si 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 el mismo en virtud de los Convenios de 1992, es decir, 135 millones DEG, y en la medida en que ese sea el caso.

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

Reclamaciones generales

A octubre de 2013, 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 Steamship Mutual, el asegurador del propietario del buque, había abonado €12,8 millones y el Fondo de 1992 había abonado €116,9 millones²⁹.

Procedimientos penales

Sobre la base del informe de un perito designado por un magistrado del Tribunal de lo Penal de Primera Instancia de París, se presentaron acusaciones en dicho tribunal contra el capitán del *Erika*, el representante del propietario inscrito (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 S.A. 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 sumaron a los procedimientos penales como partes civiles, reclamando una indemnización que ascendía en total a €400 millones.

Sentencia del Tribunal de lo Penal de Primera Instancia de París

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 responsables en lo penal a las siguientes cuatro partes 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 S.A.

²⁹ Para más información sobre la evaluación y pago de la reclamación presentada por el Estado francés en concepto de los costes de 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 hallada 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 S.A. 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 S.A. fueron sentenciadas a pagar una multa de €375 000 cada una.

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

En la sentencia se consideró que Total S.A. no podía prevalerse del beneficio de las disposiciones de encauzamiento contempladas 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 S.A.

En la sentencia se 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. Además, se 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 daños en los tribunales de lo penal y concedió a los demandantes en el procedimiento indemnizaciones por pérdidas económicas, daños a la imagen de varias regiones y municipios, daños morales y daños al medioambiente. El tribunal determinó que los daños totales ascendían a €192,8 millones.

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

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

Tras la sentencia, Total efectuó pagos voluntarios a la mayoría de las partes civiles, incluido el Gobierno francés, por un total de €171,3 millones.

Sentencia del 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 al 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 S.A. 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 inscrito 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 dadas las circunstancias. Por lo 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;
- la sociedad de clasificación (RINA) no puede ser considerada como una “persona que presta servicios para el buque”, según la definición del artículo III.4 b) 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 señaló también que la sociedad de clasificación hubiese podido prevalerse de la inmunidad de jurisdicción como el Estado maltés, pero que en las circunstancias se consideraba que había renunciado a dicha inmunidad por no haberla invocado en una etapa previa de los procedimientos; y
- Total S.A. era el fletador “*de facto*” del *Erika* y, en consecuencia, podía beneficiarse de la disposición de encauzamiento del artículo III.4 c) del CRC de 1992, dado que no podía considerarse que la imprudencia cometida al inspeccionar el *Erika* hubiese sido con intención de causar tales daños, o temerariamente y a sabiendas de que probablemente originaría tales daños. El Tribunal de Apelación halló así que Total S.A. 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 S.A. 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 los daños a la reputación, a la imagen, morales y ambientales, en su sentencia el Tribunal de Apelación 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 y a la imagen de marca y daños morales derivados de los daños al patrimonio natural. En su sentencia el Tribunal de Apelación confirmó los derechos a indemnización por daño moral concedidos por el Tribunal de lo Penal de Primera Instancia a varias autoridades locales y además aceptó reclamaciones por daño moral presentadas por otras partes civiles.

El Tribunal de Apelación aceptó 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 concedió indemnizaciones por daños puramente ambientales a autoridades locales y a asociaciones de protección del medioambiente.

Las cuantías concedidas por el Tribunal de Apelación se resumen en el cuadro que figura *infra*.

Teniendo en consideración las cuantías pagadas en concepto de indemnización por Total S.A. tras la sentencia del Tribunal de lo Penal de Primera Instancia, el saldo que debían pagar en concepto de indemnización el representante del propietario del buque (Tevere Shipping), el presidente de la empresa gestora (Panship Management and Services Srl.) y la sociedad de clasificación (RINA) era de €32,5 millones.

Alrededor de 50 partes, incluidos el representante de Tevere Shipping, Panship Management and Services, RINA y Total S.A., apelaron al Tribunal Supremo francés (Tribunal de Casación).

Sentencia del Tribunal de Casación

El 25 de septiembre de 2012 la Sala de lo Penal del Tribunal de Casación dictó sentencia. La sentencia del tribunal, que comprende 320 páginas, se resume a continuación. La sentencia está disponible en su versión original en francés en la sección de Siniestros del sitio web de los FIDAC: www.fidac.org.

Jurisdicción

El Tribunal de Casación decidió que los tribunales franceses tenían jurisdicción para determinar tanto la responsabilidad penal como la responsabilidad civil derivadas del siniestro del *Erika* pese a que la nave se había hundido en la zona económica exclusiva (ZEE) de Francia y no en su territorio o aguas territoriales. En su sentencia, el tribunal, sobre la base de una serie de disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (10 de diciembre de 1982, Montego Bay), justificó el hecho de que Francia ejerciera su jurisdicción para sancionar a los responsables del derrame de hidrocarburos de una nave de bandera extranjera en la ZEE de Francia que causó graves daños en su mar territorial y en su litoral.

En cuanto a la sociedad de clasificación (RINA), el Tribunal de Casación no abordó la cuestión de si la sociedad de clasificación hubiera tenido derecho a beneficiarse de la inmunidad de jurisdicción, al igual que el Estado maltés (el Estado de abanderamiento del *Erika*), ya que se consideró que RINA había renunciado a tal inmunidad por haber tomado parte en los procedimientos penales.

El tribunal declaró que, como el Fondo de 1992 no había tomado parte en los procedimientos penales, no quedaría obligado por ningún fallo o decisión que se adoptara en los mismos.

Responsabilidad penal

El Tribunal de Casación confirmó la decisión del Tribunal de lo Penal de Primera Instancia y del Tribunal de Apelación, que habían hallado responsables en lo penal a las siguientes cuatro partes 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 S.A.

Responsabilidad civil

En cuanto a la responsabilidad civil, el Tribunal de Casación decidió que, en virtud del artículo IX.2 del CRC de 1992, tenía derecho a ejercer jurisdicción respecto de las acciones de indemnización. En su sentencia, el tribunal halló que RINA y Total S.A. estaban amparadas por las disposiciones de encauzamiento del CRC de 1992. No obstante, no podían acogerse a esta protección, dado que los daños habían sido originados por una acción o una omisión de esas personas, cometida con intención ➤

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	203,8

de causar tales daños, o bien temerariamente y a sabiendas de que probablemente se originarían tales daños.

Con respecto a RINA, el Tribunal de Casación decidió que el Tribunal de Apelación se había equivocado al decidir que una sociedad de clasificación no podía beneficiarse de las disposiciones de encauzamiento contenidas en el artículo III.4 del CRC de 1992. El tribunal decidió, sin embargo, que los daños habían sido consecuencia de la temeridad de RINA, por lo que esta no podía acogerse a la protección otorgada por el CRC de 1992.

En relación con Total S.A., el Tribunal de Casación revocó la decisión del Tribunal de Apelación y decidió que, como los daños habían sido consecuencia de la temeridad de Total S.A., esta no podía acogerse a la protección otorgada por el CRC de 1992.

Daños materiales, morales y puramente ambientales

El Tribunal de Casación confirmó la decisión del Tribunal de Apelación, que había concedido las cuantías que figuran en el cuadro anterior de la página 9.

Examen del Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 de la sentencia del Tribunal de Casación

En la sesión de abril de 2013 del Comité Ejecutivo del Fondo de 1992, el Director presentó un análisis de la sentencia de la Sala de lo Penal del Tribunal de Casación dictada en septiembre de 2012. Los debates se centraron en tres cuestiones claves, la jurisdicción de los tribunales penales de Francia respecto de un derrame que había ocurrido en la ZEE, es decir, fuera de las aguas territoriales francesas; la decisión del Tribunal de Casación de que, aunque todas las partes responsables, incluida la sociedad de clasificación (RINA), podrían beneficiarse de las disposiciones de encauzamiento contenidas en el artículo III.4 del CRC de 1992, las cuatro partes habían actuado temerariamente y, por tanto, se les consideraba responsables de los daños causados, de conformidad con la legislación francesa de responsabilidad civil; y la decisión de que la indemnización se pagaría por daños puramente ambientales. El Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 observó que dicha sentencia no era vinculante para el Fondo de 1992, que no era parte en los procedimientos penales.

Procedimientos civiles

Setecientos noventa y seis demandantes incoaron acciones judiciales contra el propietario del buque, Steamship Mutual y el Fondo de 1992. A octubre de 2013 se habían alcanzado acuerdos extrajudiciales con un gran número de esos demandantes y los tribunales habían dictado sentencias respecto de la mayor parte del resto de las reclamaciones. Aún seguía pendiente una acción judicial contra el Fondo de 1992, con una cuantía total reclamada de €87 467.

Acuerdo global

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

El principal objetivo del acuerdo global era asegurar que las partes civiles a las que se había concedido indemnización en la sentencia del Tribunal de lo Penal de Apelación de París, 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 concedido indemnización, habían firmado un protocolo con RINA o habían expresado su acuerdo de que RINA les pagase las cuantías concedidas por el Tribunal de lo Penal de Apelación de París. Esas partes civiles representan el 99 % del total de las cuantías adjudicadas por el Tribunal de Apelación.

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

El acuerdo global se ha formalizado en los cuatro acuerdos siguientes.

Acuerdo general cuatripartito

Conforme al acuerdo general cuatripartito, el Fondo de 1992, 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 reclamaciones o acciones que pudieran tener en relación con el siniestro del *Erika* contra cualquiera de las demás partes en el acuerdo.

De conformidad con el acuerdo general, las partes han retirado sus acciones.

Acuerdo transaccional entre Steamship Mutual y el Fondo de 1992

Se firmó un acuerdo bilateral entre Steamship Mutual y el Fondo de 1992 por el que:

- Steamship Mutual se comprometió a pagar al Fondo de 1992 una suma global de €2,5 millones como contribución al acuerdo;
- el Fondo de 1992 se comprometió a renunciar a todas las reclamaciones contra Steamship Mutual y a abandonar todas las acciones pendientes contra esta;
- Steamship Mutual se comprometió a renunciar a todas las reclamaciones contra el Fondo de 1992; y

- el Fondo de 1992 se comprometió a cumplir toda sentencia contra Steamship Mutual y/o el Fondo de 1992 y acordó indemnizar a Steamship Mutual si se ejecutasen sentencias contra esta.

De conformidad con dicho acuerdo, Steamship Mutual ha pagado al Fondo de 1992 una suma global de €2,5 millones.

Acuerdo transaccional entre RINA y el Fondo de 1992

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

- RINA se comprometió a pagar a las partes civiles que suscribieran el acuerdo las cuantías adjudicadas en la decisión del Tribunal de lo Penal de Apelación de París;
- el Fondo de 1992 se comprometió a renunciar a todas las reclamaciones contra RINA y a abandonar todas las acciones pendientes contra esta; y
- RINA se comprometió también a renunciar a todas las reclamaciones contra el Fondo de 1992.

De conformidad con dicho acuerdo, RINA pagó a todas las partes civiles que suscribieron el acuerdo las cuantías adjudicadas en la decisión del Tribunal de lo Penal de Apelación de París.

Acuerdo transaccional entre Total y el Fondo de 1992

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

- Total se comprometió 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 comprometió a renunciar a todas las reclamaciones contra Total y a abandonar todas las acciones pendientes contra esta.

El acuerdo global se ha ejecutado en su totalidad. Conforme al acuerdo global el Fondo de 1992 continuará tramitando las acciones judiciales pendientes incoadas contra él y pagará conforme a las sentencias. Como se establece en los procedimientos civiles en la sección arriba, a octubre de 2013 solamente quedaba una acción judicial pendiente contra el

Fondo de 1992, en la que la cuantía total reclamada era de €87 467.

Reembolso a los contribuyentes

Como resultado del acuerdo global y después de facilitar las demandas en el tribunal, seguía existiendo un excedente importante en el Fondo de Reclamaciones del *Erika*. En marzo de 2012, el Fondo de 1992 reembolsó £25 millones de ese excedente a los contribuyentes del Fondo de Reclamaciones Importantes, y en octubre de 2013, el Consejo Administrativo del Fondo de 1992, que actuaba en nombre de la Asamblea del Fondo de 1992, decidió cerrar el Fondo de Reclamaciones Importantes del *Erika* y encargó al Fondo de 1992 reembolsar las £26,2 millones restantes a los contribuyentes el 1 de marzo de 2014.



Operaciones de limpieza del litoral tras el siniestro del Erika.

Prestige

Fecha del siniestro	13 de noviembre de 2002
Lugar del siniestro	España
Causa del siniestro	Rotura y hundimiento
Cantidad de hidrocarburos derramados (aproximada)	63 300 toneladas de fueloil pesado
Zona afectada	España, Francia y Portugal
Estado de abanderamiento del buque	Bahamas
Arqueo bruto	42 820
Asegurador P&I	London Steamship Owners' Mutual Insurance Association Ltd. (London Club)
Límite del CRC	18,9 millones DEG o €22 777 986 (£19 millones)
STOPIA/TOPIA aplicable	No
Límite del CRC y del Fondo	135 millones DEG or €171 520 703 (£142,7 millones)
Indemnización total pagada	€121 028 500 (£100,7 millones)

La conversión a libras esterlinas se ha efectuado sobre la base del tipo de cambio vigente al 31 de diciembre de 2013



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

Siniestro

El 13 de noviembre de 2002 el buque tanque *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 remolcada para alejarla de la costa, la nave se partió en dos y se hundió a unos 260 kilómetros al oeste de Vigo (España). La sección de proa se hundió a una profundidad de 3 500 metros, y la sección de popa, a 3 830 metros. Se calcula que debido a la rotura y el hundimiento se derramaron unas 63 272 toneladas de hidrocarburos. Durante las semanas siguientes la fuga de hidrocarburos del pecio continuó a un ritmo decreciente. Posteriormente, se calculó que quedaban en el pecio aproximadamente 13 700 toneladas de carga.

Impacto

Debido a la naturaleza altamente persistente de la carga del *Prestige*, los hidrocarburos derramados derivaron con los vientos y las corrientes por mucho tiempo, cubriendo grandes distancias. Los hidrocarburos contaminaron fuertemente la costa occidental de Galicia y finalmente se desplazaron hasta el golfo de Vizcaya, afectando a la costa norte de España y Francia. Se detectaron vestigios de hidrocarburos en el Reino Unido (en 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. En Francia, también se efectuaron importantes operaciones de limpieza. Además, 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. Quedaban aproximadamente 700 toneladas en la sección de popa.

En previsión de un gran número de reclamaciones y tras consulta con las autoridades españolas y francesas, el London Club (el asegurador del propietario del buque) y el Fondo de 1992 establecieron oficinas de tramitación de reclamaciones en La Coruña (España) y Burdeos (Francia). En septiembre de 2006, el Fondo de 1992 decidió cerrar la oficina de tramitación de reclamaciones de Burdeos. A octubre de 2013, la oficina de tramitación de reclamaciones de La Coruña permanecía abierta.

Aplicabilidad de los Convenios

En el momento del siniestro España, Francia y Portugal eran Partes en los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992. El *Prestige* tenía un seguro de responsabilidad por contaminación debida a 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 de aproximadamente 18,9 millones DEG o €22 777 986. En mayo de 2003 el propietario del buque depositó esta cuantía en el juzgado de lo penal de Corcubión (España) a fin de constituir el fondo de limitación requerido en 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, que equivale a €171 520 703.

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 posición a raíz del asesoramiento jurídico recibido, según el cual, 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 también que, en vista de las circunstancias particulares del caso del *Prestige*, el Fondo de 1992 debería efectuar pagos a los reclamantes, aunque el London Club no les pagaría la indemnización directamente a ellos.

En octubre de 2005, el Comité Ejecutivo examinó una propuesta del Director de incrementar el nivel de pagos. Dicha propuesta estaba basada en un prorrateo provisional entre los tres Estados interesados de la cuantía máxima pagadera por el Fondo de 1992, calculada en función de la cuantía total de las reclamaciones admisibles determinada por la evaluación llevada a cabo en esa fecha. El incremento propuesto estaba sujeto también a la provisión de ciertos compromisos y garantías por parte del Estado español, francés y portugués.

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 podría llegar a €1 050 millones, se consideró probable que el nivel de pagos tuviera que mantenerse al 15 % durante varios años, a menos que se adoptase un nuevo planteamiento. El Director propuso, por consiguiente, que para determinar el nivel de pagos en vez de seguir la práctica usual basándose en la cuantía total de las reclamaciones ya presentadas y las posibles reclamaciones futuras, se hiciera una estimación de la cuantía final de las reclamaciones admisibles contra el Fondo de 1992, establecida ya sea como resultado de acuerdos con los reclamantes o bien por sentencias definitivas de los tribunales competentes.

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

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

El Director consideró, por consiguiente, que el nivel de pagos podría incrementarse al 30 % ^{<3>} si el Fondo de 1992 recibía los compromisos y garantías apropiados de los tres Estados interesados para asegurarse de que 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 de que no facilitaría ninguna garantía bancaria y, en consecuencia, solicitaría únicamente el pago del 15 % de la cuantía evaluada de su reclamación.

En enero de 2006, el Gobierno francés proporcionó el compromiso requerido de “ser el último de la cola” con respecto a su propia 

^{<3>} €171,5 millones/€573 millones = 29,9 %

reclamación hasta que todos los otros reclamantes de Francia hubieran recibido indemnización.

En marzo de 2006, el Gobierno español dio la garantía y compromiso bancarios requeridos para indemnizar a todos los reclamantes en España, de manera que el mismo mes se efectuó un pago de €56 365 000. Tal y como lo solicitara el Gobierno español, el Fondo de 1992 retuvo €1 millón para efectuar pagos al nivel del 30 % de las cuantías evaluadas respecto a las distintas reclamaciones que se habían presentado a la oficina de tramitación de reclamaciones en España. Estos pagos se efectuarían en nombre del Gobierno español en cumplimiento de su compromiso, y toda suma restante después de pagar a todos los reclamantes en la oficina de tramitación de reclamaciones se devolvería al Gobierno español. En el caso de que el millón de euros fuera insuficiente para pagar a todos los reclamantes que presentaron reclamaciones en la oficina de tramitación de reclamaciones, el Gobierno español se comprometió a pagar a dichos reclamantes hasta el 30 % de la cuantía evaluada por el London Club y el Fondo de 1992.

Como se habían reunido las condiciones estipuladas 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.

Investigaciones sobre la causa del siniestro^{<4>}

La Autoridad Marítima de las Bahamas (la autoridad del Estado de abanderamiento) llevó a cabo una investigación sobre la causa del siniestro. El informe de la investigación se publicó en noviembre de 2004. 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 de Transporte y del Mar francés (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 marítimos (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.

Reclamaciones de indemnización España

Perspectiva general

La oficina de tramitación de reclamaciones de La Coruña recibió 845 reclamaciones de un total de €1 037 millones. Estas incluyen 15 reclamaciones del Gobierno español por un total de €984,8 millones. Las reclamaciones, sin incluir las del Gobierno español, han sido evaluadas en €3,9 millones. Se han efectuado pagos provisionales de un total de €564 976 con respecto a 175 de las reclamaciones evaluadas, la mayor parte al 30 % de la cuantía evaluada. Al calcular los pagos provisionales, se han deducido los pagos de indemnización efectuados por el Gobierno español a los reclamantes. Algunas reclamaciones se rechazaron o no se pudieron evaluar debido a que la documentación presentada era insuficiente y a que no se respondieron las solicitudes reiteradas del Fondo de 1992.

Los expertos contratados por el Fondo de 1992 evaluaron también las demandas judiciales (véase el apartado sobre los procedimientos penales abajo) presentadas por demandantes individuales en España. Se han efectuado pagos provisionales de un total de €94 751 al 30 % de la cuantía evaluada, teniendo en cuenta la ayuda recibida, con respecto a las demandas judiciales que no se habían presentado en la oficina de tramitación de reclamaciones.

Reclamaciones presentadas por el Gobierno español

El Gobierno español presentó un total de 15 reclamaciones por una cuantía de €984,8 millones. Dichas reclamaciones se refieren a los costes respecto de 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 de conformidad con la legislación nacional (Reales Decretos Ley)^{<5>}, las exenciones fiscales de las empresas afectadas por el derrame, los costes de administración, los costes relativos a campañas publicitarias, los gastos soportados por las administraciones locales y pagados por el Estado, los gastos soportados por 67 ayuntamientos que habían sido pagados por el Estado, los gastos soportados por las regiones de Asturias, Cantabria, Galicia y el País Vasco y los costes relativos al tratamiento de los residuos oleosos.

Extracción de los hidrocarburos del pecio

La reclamación por la extracción de los hidrocarburos del pecio, originalmente de €109,2 millones, se redujo a €24,2 millones para tener en cuenta los fondos obtenidos de otra fuente.

^{<4>} En el Informe Anual 2005, páginas 116 a 119, figura un resumen de los resultados de las investigaciones sobre la causa del siniestro llevadas a cabo por la Autoridad Marítima de las Bahamas, el Ministerio de Fomento español y el Ministerio de Transporte y del Mar de francés.

^{<5>} Los pormenores sobre el plan de indemnización organizado por el Gobierno español se pueden consultar en el Informe Anual 2006, páginas 109 a 111.

En su sesión de febrero de 2006, el Comité Ejecutivo decidió que algunos de los costes soportados en 2003, antes de la extracción de los hidrocarburos del pecio, incluidos el sellado de fugas de hidrocarburos del pecio y diversas inspecciones y estudios necesarios para evaluar el riesgo de contaminación planteado, 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. Conforme a la decisión del Comité Ejecutivo, la reclamación se evaluó en €9,5 millones^{<6>}.

Pagos al Gobierno español

La primera reclamación recibida del Gobierno español en octubre de 2003 por €383,7 millones fue evaluada provisionalmente en diciembre de 2003 en €107 millones. El Fondo de 1992 abonó un pago de €16 050 000 correspondiente al 15 % de la evaluación provisional. El Fondo 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 del Fondo de 1992, 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). Dicho pago se efectuó contra la entrega por el Gobierno español de una garantía bancaria emitida por el Instituto de Crédito Oficial, un banco español de gran solvencia en el mercado financiero, que cubre la diferencia mencionada anteriormente (esto es, €41 505 000), y el compromiso del Gobierno 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 €56 365 000 al Gobierno español.

Evaluación de las reclamaciones del Gobierno español

Las reclamaciones del Gobierno español, por un total de €984,8 millones, se evaluaron en €300,2 millones.

La diferencia entre las cuantías reclamadas y las evaluadas, en lo que se refiere a las reclamaciones del Gobierno español, se explica principalmente por las siguientes razones:

- Los costes de las operaciones de limpieza: al aplicar los criterios técnicos de carácter razonable del Fondo, se halló una desproporción entre la lucha contra el derrame emprendida por el Gobierno español y la contaminación, o amenaza de contaminación, en lo que se refiere a los recursos humanos y materiales empleados y también respecto a la duración de las operaciones;
- La 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, incluidas las exenciones fiscales de las empresas afectadas por el derrame: algunos de estos pagos y exenciones fiscales tenían el carácter de ayudas y se abonaron a la población en los lugares afectados sin tener en cuenta los daños o pérdidas sufridos por los beneficiarios de los pagos; La evaluación de estas reclamaciones realizada por el Fondo se basó en una estimación de las pérdidas realmente sufridas por el sector de la pesca;
- El impuesto sobre el valor añadido (IVA): la cuantía reclamada por el Gobierno español incluía el IVA. Como el Gobierno recupera los pagos del IVA, se han deducido los importes correspondientes; y
- La extracción de los hidrocarburos del pecio: como se ha observado arriba, la cuantía evaluada se limitaba a algunos de los costes contraídos en 2003, antes de la extracción de los hidrocarburos del pecio, en relación con la operación de sellado de las fugas de hidrocarburos del pecio, y varios reconocimientos y estudios pertinentes para la evaluación del riesgo de contaminación planteado.

Francia

Perspectiva general

La oficina de tramitación de reclamaciones de Lorient recibió 482 reclamaciones de un total de €109,7 millones. Entre éstas, figuran las reclamaciones del Gobierno francés por un total de €67,5 millones. Las reclamaciones presentadas en la oficina de tramitación de reclamaciones se evaluaron en €57,5 millones y se habían efectuado pagos provisionales de un total de €5,6 millones al 30 % de las cuantías evaluadas respecto a 361 reclamaciones. Algunas reclamaciones se rechazaron o no se pudieron evaluar debido a que la documentación presentada era insuficiente y a que no se respondieron las solicitudes reiteradas del Fondo de 1992.

^{<6>} Los pormenores sobre la evaluación de la reclamación por los costes de extracción de los hidrocarburos del pecio se pueden consultar en el Informe Anual 2006, páginas 111 a 114.

El Prestige derramando hidrocarburos antes de romperse y hundirse.



Reclamaciones presentadas por el Gobierno francés

El Gobierno francés presentó reclamaciones por una cuantía de €67,5 millones en relación con los costes de 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.

Se han celebrado reuniones entre la Secretaría, sus expertos y el Gobierno francés para examinar la evaluación de las reclamaciones gubernamentales. A octubre de 2013, no se había efectuado pago alguno, ya que el Gobierno es el último de la cola.

Se recibió una carta del Gobierno francés en la que se exponían los motivos de su disconformidad con la evaluación de sus reclamaciones por el Fondo. Uno de los motivos era que, al calcular la evaluación, se había deducido el IVA. En las sesiones de los órganos rectores de octubre de 2013, el Director presentó un documento sobre la inclusión del IVA en las reclamaciones de indemnización, y el Gobierno francés, un documento que contenía un dictamen jurídico sobre esta cuestión. Los pormenores de los debates sostenidos durante las sesiones de octubre se pueden consultar en el Acta de las Decisiones de la reunión en el sitio web de los Servicios de Documentos de los FIDAC (documento IOPC/OCT13/11/1).

Portugal

El Gobierno portugués presentó una reclamación de €4,3 millones en relación con los costes de limpieza y medidas preventivas. La reclamación fue evaluada finalmente en €2,2 millones y el Fondo de 1992 efectuó un pago de €328 488, correspondiente al 15 % de la evaluación definitiva.

Procedimientos penales

Poco después del siniestro, el Juzgado de lo Penal de Corcubión (España) inició una investigación sobre la causa del mismo para determinar si podía derivarse responsabilidad penal de los hechos. En julio de 2010, el Juzgado de lo Penal de Corcubión decidió que cuatro personas deberían someterse a juicio por responsabilidad penal y civil como consecuencia del derrame de hidrocarburos del *Prestige*: 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. En su decisión, el juzgado manifestó que el London Club y el Fondo de 1992 eran directamente responsables, con carácter solidario y mancomunado, por los daños que se derivaron del siniestro. Asimismo, el juzgado decidió que la responsabilidad civil subsidiaria recaía sobre el propietario del buque, la empresa gestora y el Gobierno español.

Los procedimientos se trasladaron a otro tribunal, la Audiencia Provincial de La Coruña, para celebrar el juicio penal. La vista se inició el 16 de octubre de 2012 y continuó hasta julio de 2013. Dado que no pudo localizarse el jefe de máquinas del *Prestige*, los procedimientos continuaron solo contra el capitán, el primer oficial 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.

Reclamaciones civiles en los procedimientos penales

Según el Derecho español, pueden presentarse reclamaciones civiles en los procedimientos penales, ya que el tribunal de lo penal decidirá no solamente sobre la responsabilidad penal sino también sobre la responsabilidad civil derivada de la acción penal. El juzgado de lo penal actúa como un tribunal de limitación que concede indemnización por las pérdidas sufridas como consecuencia del derrame.

En mayo de 2003, el propietario del buque depositó ante el Juzgado de lo Penal de Corcubión la cuantía de limitación estimada aplicable al *Prestige* en virtud del CRC de 1992, de unos 18,9 millones DEG o €22 777 986, con objeto de constituir el fondo de limitación exigido en virtud de dicho Convenio. El Fondo de 1992 se ha constituido en los procedimientos desde el principio, como Parte con responsabilidad civil objetiva en virtud del Convenio del Fondo de 1992. A octubre de 2013 se habían presentado unas 2 531 reclamaciones en los procedimientos judiciales ante el Juzgado de lo Penal de Corcubión.

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 peritos designados por el juzgado presentaron su 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 no habían examinado, en la mayoría de los casos, la relación de causalidad entre el daño y la contaminación. En algunos casos, la cuantía evaluada por el Fondo de 1992 era superior a la evaluada por los peritos judiciales ya que los expertos del Fondo de 1992 tuvieron más información disponible, lo que permitió efectuar una evaluación más detallada de las reclamaciones.

La cuantía total reclamada en los procedimientos penales entablados en España es de €2 317 millones, incluidos unos €1 214 millones reclamados por daños puramente ambientales, principalmente por el Gobierno español, y unos €2,37 millones reclamados por daños morales por una serie de personas. En sus intervenciones, algunos reclamantes han argumentado que, como sus reclamaciones no eran contra el Fondo de 1992, sino contra quienquiera resultase responsable en lo penal, no deberían aplicarse los criterios de admisibilidad en virtud de los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo en estos procedimientos. Se ha argumentado además que el propietario del buque no debería tener derecho a limitar su responsabilidad.

El Fondo de 1992 ha defendido en sus intervenciones la aplicación de los Convenios en los procedimientos judiciales.

Sentencia de la Audiencia Provincial (Juzgado de lo Penal)

La Audiencia Provincial (Juzgado de lo Penal) de La Coruña dictó sentencia el 13 de noviembre de 2013. En su sentencia, el Juzgado determinó que el capitán, el ingeniero de máquinas del *Prestige* y el funcionario civil implicado en la decisión de no permitir que el buque entrase en un puerto de refugio en España no eran responsables en lo penal por daños al medioambiente. El capitán fue condenado por no acatar las órdenes de las autoridades españolas durante la crisis y fue sentenciado a nueve meses de prisión. No obstante, no tendrá que cumplir un periodo adicional en prisión, puesto que ya había cumplido un periodo de detención.

Con respecto a los daños resultantes del siniestro, el Juzgado de lo Penal solo puede declarar la responsabilidad civil cuando ha habido una infracción penal. La sentencia declaró que la única infracción penal fue la desobediencia del capitán. Sin embargo, como esta no era la causa de los daños, el juzgado no pudo decidir sobre la responsabilidad civil derivada de los daños.

En lo referente al tema del fondo de limitación constituido por el London Club, de un total aproximado de €22 millones, el juzgado decidió que el fondo estaba a la disposición del Club para que este decidiera sobre su distribución, a reserva de cualquier recurso de las partes afectadas.

Algunas partes han anunciado su intención de recurrir la sentencia ante el Tribunal Supremo.

Procedimientos civiles Francia

Doscientos treinta y dos reclamantes, entre los cuales 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 €111 millones, incluidos €67,7 millones reclamados por el Gobierno.

Ciento once de estos reclamantes han retirado sus acciones. Por consiguiente, las acciones de 121 reclamantes están pendientes en los tribunales y ascienden a un total de €79,1 millones.

Los tribunales han otorgado la suspensión de los procedimientos en 17 acciones judiciales, bien para dar tiempo a las partes a que discutan sus reclamaciones fuera de los tribunales o hasta que se conozca el resultado de los procesos penales en Corcubión.

Unos 174 reclamantes franceses, incluido el Gobierno francés y varios municipios, se han unido al proceso judicial en Corcubión (España).

Estados Unidos

España entabló una acción judicial contra la sociedad de clasificación del *Prestige*, la American Bureau of Shipping (ABS), en el Tribunal Federal de Primera Instancia de Nueva York solicitando indemnización por todos los daños causados por el siniestro, que en principio se estimó que excederían

US\$700 millones y posteriormente se estimó que superarían US\$1 000 millones. España sostuvo, entre otras cosas, que ABS había sido negligente en la inspección del *Prestige* y no había detectado corrosión, deformación permanente, materiales defectuosos ni fatiga en la nave, y que había cometido negligencia al conceder la clasificación.

ABS refutó tal alegación y entabló, a su vez, una acción judicial contra el España aduciendo que, si España había sufrido daños, estos fueron debidos en su totalidad o en parte a su propia negligencia. ABS interpuso una contrademanda solicitando que se ordenase a España indemnizarla por cualquier cuantía que estuviese obligada a pagar en virtud de toda sentencia en su contra en relación con el siniestro del *Prestige*.

Se desestimó la contrademanda de ABS basándose en la Ley de inmunidad soberana extranjera (Foreign Sovereign Immunities Act (FSIA)). El Tribunal de Distrito dictaminó que la contrademanda de 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 autoriza contrademandas contra una entidad soberana extranjera si surgen de la misma transacción que la demanda original de la entidad soberana.

Sentencia inicial del Tribunal de Distrito de Nueva York

En enero de 2008, el Tribunal de Distrito aceptó el argumento de ABS de que 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 ABS en sus propios tribunales y, por consiguiente, concedió la moción de ABS de sentencia sumaria, desestimando la demanda del España.

España apeló. ABS apeló también contra la decisión del tribunal de desestimar sus contrademandas por falta de jurisdicción.

Decisión del Tribunal de Apelaciones del segundo circuito

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

Con respecto a la reclamación de España, el Tribunal de Apelaciones dictaminó que el CRC de 1992 no podía privar 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 Apelaciones manifestó que el Tribunal de Distrito todavía podía ejercer su discreción de declinar jurisdicción basándose en la doctrina del *forum non conveniens* o en los principios de cortesía internacional.

La causa fue enviada al juez del Tribunal de Distrito para una consideración ulterior.

Segunda sentencia del Tribunal de Distrito de Nueva York

El tribunal de Distrito dictó su segunda sentencia en agosto de 2010, concediendo la moción de ABS de sentencia sumaria y desestimando la demanda de España contra ABS.

El tribunal dictaminó que no estaba dispuesto a aceptar la regla propuesta por 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 incompatible con el deber indelegable del propietario del buque de proporcionar un buque apto para la navegación.

España apeló contra la sentencia del Tribunal de Distrito.

Sentencia del Tribunal de Apelaciones del segundo circuito

En agosto de 2012, el Tribunal de Apelaciones del segundo circuito dictó sentencia, en la que desestimaba la reclamación presentada por España. En su sentencia el tribunal declaró que España no había presentado pruebas suficientes que permitieran establecer que ABS hubiera actuado de forma temeraria. A falta de tales pruebas de comportamiento temerario, el tribunal evitó dictaminar si ABS tenía la obligación ante los Estados ribereños de evitar un comportamiento temerario.

Al tomar su decisión, el Tribunal de Apelaciones tomó nota de los siguientes hechos:

- Además de sus funciones en calidad de sociedad de clasificación sin ánimo de lucro, ABS tiene una filial con ánimo de lucro que efectúa análisis informáticos de naves (el programa SafeHull) para evaluar y predecir posibles zonas de futuros fallos estructurales. Los propietarios de dos buques gemelos[↗] del *Prestige* disponían de los análisis de esos buques por SafeHull, pero los propietarios del

Prestige no. Los resultados de los análisis informáticos de los buques gemelos no se compartieron con los propietarios del *Prestige* ni con los inspectores de ABS que examinaron el *Prestige*;

- Tras el siniestro del *Erika*, ABS propuso promulgar, en colaboración con otras sociedades de clasificación, cambios en las reglas de clasificación, que hubieran incluido la utilización del análisis informático de SafeHull. Las propuestas nunca se pusieron en práctica. Además, ABS declaró a la sazón que había emprendido una inspección de todas las naves que clasificaba y que tenían más de 20 años. Sin embargo, las pruebas mostraron que nunca se llevó a cabo un examen significativo;
- En diciembre de 2000, el *Castor*, un buque tanque de pequeñas dimensiones clasificado por ABS, sufrió graves daños estructurales. A raíz de ello, en octubre de 2001 ABS declaró que era necesario introducir cambios en las reglas de clasificación, en particular por lo que respecta a los tanques de lastre de los buques tanque viejos. Sin embargo, no se había implementado ningún cambio de reglas en el momento del último reconocimiento anual del *Prestige*, en mayo de 2002; y
- El reconocimiento especial del *Prestige* tuvo lugar en China en abril/mayo de 2001 y el último reconocimiento anual se llevó a cabo en los Emiratos Árabes Unidos en mayo de 2002. En ambos casos la nave mantuvo su clasificación. España afirmó que, en agosto de 2002, el capitán del *Prestige* había enviado un fax a ABS notificándole la existencia de problemas estructurales y mecánicos graves. Sin embargo, España nunca pudo demostrar que ABS hubiera recibido ese fax.

Con respecto a la cuestión de la legislación aplicable, el tribunal examinó los factores para la elección de legislación normalmente aplicados en la legislación marítima y concluyó que el lugar de la supuesta negligencia/temeridad de ABS (la sede de ABS en los Estados Unidos) era el factor más importante y que ello justificaba que el Tribunal de Distrito aplicara la legislación marítima de los Estados Unidos.

El Tribunal de Apelaciones no abordó la cuestión jurídica de si ABS tenía la obligación ante los Estados ribereños de evitar un comportamiento

[↗] Buques gemelos son los construidos según el mismo proyecto, aunque puede haber pequeñas diferencias.

Playa fuertemente contaminada por hidrocarburos en Finisterre (Galicia, España) tras el siniestro del Prestige.



temerario. En cambio, el tribunal sostuvo que España no había demostrado que ABS hubiera actuado de forma temeraria. El enfoque del Tribunal de Apelaciones ha dejado abierta la posibilidad de que esa cuestión jurídica se decida en otra causa.

Si el Tribunal de Apelaciones hubiera ratificado el fallo del Tribunal de Distrito de que no había obligación alguna, ni siquiera con respecto a un comportamiento temerario, ello hubiese podido excluir la posibilidad de que un tercero recupere esa cuestión en el futuro en una causa con pruebas sólidas del comportamiento temerario de una sociedad de clasificación. La posición adoptada por el Tribunal de Distrito de que ABS no tenía la obligación ante España de evitar un comportamiento temerario, es un fallo exclusivamente para esta causa y es solo convincente, pero no vinculante, como precedente.

España no ha apelado contra la sentencia que, por lo tanto, es definitiva.

Acción judicial de Francia contra ABS en Francia

En abril de 2010, Francia entabló una acción judicial en el Tribunal de Primera Instancia de Burdeos contra tres compañías del grupo ABS. Los demandados impugnaron dicha acción alegando la defensa de la inmunidad soberana. El juez ha remitido el caso al tribunal para que este se pronuncie con carácter prejudicial sobre la cuestión de si ABS tenía derecho a inmunidad soberana frente a procedimientos judiciales.

Recursos Estados Unidos

En octubre de 2004, el Comité Ejecutivo decidió que el Fondo de 1992 no interpondría un recurso contra ABS en los Estados Unidos. Se encargó al Director que siguiera el litigio en curso en los Estados Unidos, que supervisara las investigaciones en curso sobre la causa del siniestro y adoptara las medidas necesarias para proteger los intereses del Fondo de 1992 en cualquier jurisdicción pertinente. El Comité Ejecutivo señaló que esta decisión se había tomado sin perjuicio de la postura del Fondo con respecto a las acciones judiciales incoadas contra otras partes.

España

En lo que se refiere a una posible acción de recurso en España, el Director recibió asesoramiento del abogado español del Fondo de 1992 en el sentido de que una acción judicial contra ABS en España encontraría dificultades de procedimiento. En España se entablaron procedimientos penales contra cuatro partes, a saber, el capitán, el primer oficial, el jefe de máquinas del *Prestige* y el funcionario que intervino en la decisión de no permitir que el buque entrase en un puerto de refugio en España. ABS no era una parte demandada en dichos procedimientos. En el Derecho español, cuando se ha incoado una acción penal, no se puede proseguir una acción de indemnización basada en los mismos hechos o en hechos

sustancialmente idénticos a los que constituyen la base de la acción penal, sea contra los demandados en los procedimientos penales o contra otras partes, mientras no se haya dictado sentencia definitiva en la causa penal. Por consejo del abogado español del Fondo, el Director no recomendó, de momento, que se interpusiera un recurso contra ABS en España.

Francia

En su sesión de octubre de 2012, el Comité Ejecutivo tomó nota de la sentencia dictada por el Tribunal de Casación de Francia en el contexto del siniestro del *Erika*. En su sentencia, el Tribunal de Casación había declarado que, en relación con la sociedad de clasificación, Registro Italiano Navale (RINA), el Tribunal de Apelación se había equivocado al decidir que una sociedad de clasificación no podría beneficiarse de las disposiciones de encauzamiento de responsabilidad contenidas en el Artículo III.4 del CRC de 1992. No obstante, se tomó nota de que el Tribunal de Casación había declarado que los daños eran el resultado de la actitud temeraria de RINA y que, por lo tanto, esta última no podía contar con la protección concedida por el CRC de 1992.

Se tomó nota también de que el Tribunal de Casación no había abordado la cuestión de si la sociedad de clasificación hubiera tenido derecho a invocar la inmunidad soberana ya que se consideraba que RINA había renunciado a tal inmunidad al haber tomado parte en los procedimientos penales preliminares.

El Director observó que anteriormente el abogado francés del Fondo le había advertido que en una posible acción contra ABS en Francia en el contexto del siniestro del *Prestige*, el tribunal muy probablemente aplicaría la legislación francesa. Se tomó nota de que la sentencia del Tribunal de Casación en el siniestro del *Erika*, que declaraba a RINA responsable de la contaminación derivada del siniestro del *Erika*, podía constituir un precedente que sería seguido por un tribunal francés en una acción contra ABS en el siniestro del *Prestige*.

Tras la decisión del Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 en su sesión de octubre de 2012, el Fondo de 1992 interpuso un recurso contra ABS en el Tribunal de Primera Instancia de Burdeos, como medida provisional a fin de evitar que caducara la acción con arreglo a la legislación francesa.

ABS presentó argumentos para la defensa alegando que tenía derecho a invocar la inmunidad soberana, al igual que las Bahamas (el Estado de abanderamiento del *Prestige*).

A octubre de 2013 los procedimientos del Tribunal de Burdeos se habían suspendido en espera de la decisión en los procedimientos penales en España.

Solar I

Fecha del siniestro	11 de agosto de 2006
Lugar del siniestro	Estrecho de Guimará (Filipinas)
Causa del siniestro	Hundimiento
Cantidad de hidrocarburos derramados (aproximada)	2 100 toneladas de fueloil industrial
Zona afectada	Isla de Guimará y provincia de Iloilo (Filipinas)
Estado de abanderamiento del buque	República de Filipinas
Arqueo bruto	998
Asegurador P&I	Shipowners' Mutual Protection and Indemnity Association (Luxembourg) (Shipowners' Club)
Límite del CRC	4,51 millones DEG (£4,2 millones)
STOPIA/TOPIA aplicable	Si. Límite del STOPIA 2006 de 20 millones DEG (£18,7 millones)
Límite del CRC y del Fondo	203 millones DEG (£190 millones)
Indemnización total pagada	PHP 986 646 031 (£13,4 millones)

La conversión a libras esterlinas se ha efectuado sobre la base del tipo de cambio vigente al 31 de diciembre de 2013.



Datos relativos al mapa ©2011 Google

Siniestro

El 11 de agosto de 2006, el buque tanque *Solar I* (998 AB), matriculado en Filipinas y cargado con 2 081 toneladas de fueloil industrial, se hundió durante un temporal en el Estrecho de Guimará, a unas diez millas marinas al sur de la isla de Guimará (República de Filipinas).

Impacto

Tras el hundimiento del buque se derramó una cantidad desconocida pero considerable de hidrocarburos. El pecio continuó derramando hidrocarburos, aunque en cantidades cada vez menores. Durante una operación para extraer los hidrocarburos que quedaban en el pecio, 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 después de que la mayoría de las reclamaciones se hubieran tramitado.

Aplicabilidad de los Convenios

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

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

La cuantía de limitación aplicable al *Solar I* en virtud del CRC de 1992 es de 4,51 millones DEG, pero el propietario del *Solar I* es Parte en el Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos procedentes de buques tanque pequeños (STOPIA) 2006, según el cual la cuantía de limitación aplicable al buque tanque se incrementa, de manera

voluntaria, a 20 millones DEG. No obstante, el Fondo de 1992 sigue siendo responsable de indemnizar a los demandantes en el caso y en la medida en que la cuantía total de las reclamaciones admisibles exceda la cuantía de limitación aplicable al *Solar 1* en virtud del CRC de 1992. En virtud del 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 buque tanque 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 los pagos efectuados, en un plazo de dos semanas a partir de que el Fondo presentase las correspondientes facturas, un acuerdo que ha funcionado muy bien durante la tramitación del siniestro.

Reclamaciones de indemnización

A octubre de 2013, se habían recibido unas 32 466 reclamaciones y se habían efectuado pagos por un total de PHP 987 millones respecto de 26 870 reclamaciones, principalmente del sector de la pesca. También se habían evaluado todas las reclamaciones y se había cerrado la oficina local de reclamaciones.

La situación de las reclamaciones a octubre de 2013 se resume en el cuadro *infra*:

Cabe observar que muchos demandantes no indicaron la cuantía reclamada en sus formularios de reclamaciones. Por consiguiente, no se puede determinar la cuantía total reclamada.

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 de la isla de Guimará 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 incluía la comparación de los datos que figuraban en los formularios de reclamaciones con el registro electoral, el Club y el Fondo decidieron no seguir procesando los formularios que no guardaran relación con reclamaciones válidas.

Limpieza y medidas preventivas

Veintiocho reclamaciones relativas a operaciones de 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) relativas 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 han 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 han sido pagadas por un total de PHP 5,12 millones. A octubre de 2013 no se habían podido pagar a los demandantes unas 122 reclamaciones aprobadas en concepto de daños materiales ya que no se habían recogido los cheques correspondientes a los pagos de indemnización. 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 y evaluadas	Cuantía evaluada (PHP)	Reclamaciones pagadas	Cuantía pagada (PHP)	Reclamaciones rechazadas
Pesca de captura	27 812	207 678 149	25 940	190 392 018	598
Maricultura	771	3 704 266	198	3 308 273	465
Varios	170	6 934 644	11	6 852 074	157
Daños materiales	3 260	5 341 587	631	5 117 154	2 507
Turismo	425	5 489 437	75	5 381 627	346
Limpieza	28	885 668 092	15	775 594 885	13
Total	32 466	1 114 816 175	26 870	986 646 031	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 598 reclamaciones se han rechazado. A octubre de 2013 más de 250 demandantes no han cobrado sus indemnizaciones. 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 correspondían a 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. Otras 465 reclamaciones han sido rechazadas porque los demandantes no pudieron demostrar de manera realista que en el momento del siniestro se dedicaban a las actividades por las que se habían presentado las reclamaciones o no pudieron demostrar 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 provenientes del sector del turismo: propietarios de pequeños centros de vacaciones, 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 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. Éstas se evaluaron 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 sufragados por varios departamentos gubernamentales, principalmente para indemnizar parcialmente los costes salariales fijos y las horas extraordinarias del personal que participó en las operaciones de respuesta al siniestro. La indemnización correspondiente a una reclamación adicional, también de un departamento gubernamental, fue rechazada por el demandante después de que se efectuaran cambios en la administración local.

Procedimientos civiles Procedimientos judiciales interpuestos por 967 pescadores

En agosto del 2009, un bufete de abogados de Manila que había representado anteriormente a un grupo de pescadores de la isla de Guimaras entabló una acción civil. La acción guarda relación con las reclamaciones de 967 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 basada en un periodo de interrupción de 12 semanas que se había aplicado a todas las reclamaciones similares en la zona, alegando que las faenas de pesca se habían interrumpido durante más de 22 meses, aunque no aportaron pruebas ni elemento alguno de apoyo. El Fondo de 1992 presentó alegatos de defensa en respuesta a la acción civil.

*Una de las zonas sensibles afectadas por el
derrame de hidrocarburos del Solar I.*



En julio de 2012 se celebró una audiencia preliminar para estudiar la posibilidad de llegar a una solución amistosa. El tribunal ordenó que se realizaran audiencias de mediación en agosto y septiembre de 2012 ante un mediador acreditado por el tribunal. El abogado del Fondo de 1992 se reunió con los abogados de los demandantes antes de la celebración de la primera audiencia de mediación de agosto para tratar de resolver el asunto y reducir los gastos que, de otro modo, se contraerían asistiendo a las audiencias de mediación. Durante esa reunión, los abogados de los demandantes no habían preparado documentación formal alguna para promover su caso, y no se realizaron avances a fin de solucionar el caso en la primera reunión de mediación en agosto de 2012. Se esperaba que los abogados de los demandantes presentasen una propuesta para alcanzar una solución amistosa, pero a falta de dicha propuesta, se procedió a una audiencia preliminar en octubre de 2012.

Se impartieron instrucciones para el desarrollo futuro del caso, incluidos los procedimientos para la presentación de pruebas a la parte contraria y al tribunal. En junio de 2013 los demandantes no presentaron las declaraciones juradas exigidas por la legislación filipina. Por consiguiente, el abogado del Fondo de 1992 solicitó al tribunal que declarara que los demandantes habían renunciado al derecho de aducir pruebas y de hecho pidió la desestimación categórica de la reclamación. La petición se consideró presentada para resolución, aunque en julio de 2013 el tribunal también fijó la conclusión de las etapas preliminares (nuevas presentaciones de pruebas) y ordenó que la conclusión final de los procedimientos preliminares tuviera lugar en septiembre de 2013. En octubre de 2013, se denegó la solicitud del Fondo de 1992 de desestimar la reclamación y se fijó la presentación a juicio de la reclamación para diciembre de 2013.

Procedimientos judiciales interpuestos por el Servicio de Guardacostas de Filipinas (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 Fondo de 1992 presentó los alegatos de defensa. Se hizo una oferta de transacción de PHP 104,8 millones con respecto a ambas reclamaciones, que fue aceptada por el PCG. En abril de 2012 la Secretaría entregó al PCG un proyecto de un acuerdo de compromiso cuyos términos fueron rápidamente convenidos con el PCG. Sin embargo, desde entonces se han experimentado retrasos debido a varios cambios en el personal del PCG y a la necesidad de obtener la aprobación de la Oficina del Fiscal General del Estado de Filipinas de los términos del acuerdo de compromiso. Pese a numerosas peticiones formuladas posteriormente, la Oficina del Fiscal General del Estado no firmó el acuerdo de compromiso.

Con el fin de tratar de avanzar en la resolución de este asunto, en mayo de 2013 el Director escribió al Embajador de Filipinas en Londres solicitándole cualquier ayuda que pudiera prestar para permitir al Fondo de 1992 proceder al pago. Además, en octubre de 2013 el Fiscal General rehusó firmar los documentos del acuerdo de compromiso a la espera de proporcionar más información acerca de la forma en que

se había calculado la reclamación presentada y acerca de por qué la evaluación del Fondo de 1992 era razonable. Si bien a octubre de 2013 no se había avanzado en la resolución del pago pendiente, la Secretaría sigue mostrándose optimista acerca del pago en breve de la cuantía acordada.

Procedimientos judiciales interpuestos por un grupo de empleados municipales

Noventa y siete particulares, empleados por la municipalidad de Guimarás durante las operaciones de respuesta al siniestro, han interpuesto una acción 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 había pagado por sus servicios. Tras un examen exhaustivo de los documentos jurídicos recibidos, el Fondo de 1992 presentó alegatos de defensa ante el tribunal, haciendo hincapié, en particular, en que la mayoría de los demandantes no se dedicaban a actividades en principio admisibles. Además, varios demandantes ya habían sido incluidos en una reclamación presentada y liquidada por la municipalidad de Guimarás.

En julio de 2012 se celebró sin éxito una audiencia preliminar para estudiar la posibilidad de llegar a una solución amistosa. El tribunal ordenó que las partes celebraran una serie de audiencias preliminares y reuniones de mediación. El Fondo de 1992 pidió a sus abogados que se reunieran con los abogados de los demandantes antes de que se celebrara la primera audiencia de mediación en agosto de 2012 para tratar de resolver el asunto y reducir al mínimo los gastos que, de otro modo, se generarían asistiendo a las audiencias de mediación.

Sin embargo, a octubre de 2013 los abogados de los demandantes no habían presentado nuevas propuestas ni habían aportado más pruebas para apoyar su caso, por lo cual no se había avanzado en la resolución de los procedimientos. El tribunal fijó un plazo similar al de la acción judicial presentada por los 967 pescadores y por tanto la presentación a juicio del asunto se había fijado para diciembre de 2013.

Procedimientos judiciales interpuestos por el 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 el asegurador 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. En 2013 no había habido más novedades respecto a esta reclamación.

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 pagar indemnizaciones.

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	El buque se partió en dos secciones
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
Asegurador P&I	Ingosstrakh
Límite del CRC	4,51 millones DEG o RUB 174,8 millones (£3,2 millones)
STOPIA/TOPIA aplicable	No
Límite del CRC y del Fondo	203 millones DEG o RUB 7 868,3 millones (£144,5 millones)
Indemnización total pagada	RUB 76 247 635 (£1 400 982)

La conversión a libras esterlinas se ha efectuado sobre la base del tipo de cambio vigente al 31 de diciembre de 2013.



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 la nave se partiera en dos, la parte de popa permaneció a flote y, utilizando la propia maquinaria de la nave siniestrada, 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 buque tanque tenía una carga de 4 077 toneladas de fueloil pesado. Se entiende que se derramaron entre 1 200 y 2 000 toneladas de fueloil. Tras la retirada de 913 toneladas de fueloil pesado, 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 provisionalmente 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 otras tres naves cargadas con azufre (*Vologorskiy*, *Nakhichevan* y *Kovel*) se habían hundido también en la misma 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. 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. Militares rusos y fuerzas civiles de emergencia llevaron a cabo las operaciones de limpieza del litoral, 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.

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 estas 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.

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. Ucrania no era Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, ni en el del Fondo de 1992, en el momento del siniestro. Aunque el 28 de noviembre de 2007 Ucrania había depositado un instrumento de ratificación del CRC de 1992 ante el Secretario General de la Organización Marítima Internacional (OMI), este no entró en vigor hasta el 28 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 Associations y, por lo tanto, no estaba cubierto por el Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos procedentes de buques tanque pequeños (STOPIA) 2006.

Reclamaciones de indemnización

En 2009 se celebraron varias reuniones en Londres y en Moscú entre las autoridades rusas, la Secretaría y los expertos del Fondo de 1992 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 Servicio de Tráfico Marítimo 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 de 1992 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 cantidad de 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 particulares de los sectores de la pesca 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 el asegurador.

En su sesión de abril de 2013, el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 decidió autorizar al Director a pagar íntegramente a los demandantes particulares de conformidad con el fallo del Tribunal de Arbitraje de la ciudad de San Petersburgo y la región de Leningrado y a efectuar pagos provisionales a los tres demandantes estatales con deducciones prorrateadas para cubrir el “déficit de seguro”. De acuerdo con dicha decisión, el Fondo de 1992 pagó íntegramente a todos los demandantes particulares y solo quedan por pagar los tres organismos gubernamentales. A octubre de 2013, el Fondo de 1992 está a la espera de la respuesta de tres organismos gubernamentales para poder abonarles las sumas adeudadas menos las sumas deducidas para cubrir el “déficit de seguro”.

En el cuadro a continuación se resume la situación de las reclamaciones a octubre de 2013.

Procedimientos civiles 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 cantidad de hidrocarburos derramados, ➤

Demandante	Monto adjudicado por el tribunal o acordado (incluidos costes) (RUB)	A pagar por Ingosstrakh (RUB)	A pagar por el Fondo de 1992 (RUB)	Pagado por el Fondo de 1992 (RUB)	A pagar por el Fondo de 1992 (RUB)	“Déficit de seguro” (RUB)
Organismo federal	781 461	186 048	595 413	0	484 211	111 202
Gobierno regional	379 216 773	89 721 648	289 495 125	0	236 451 561	53 043 564
Gobierno local	38 474 867	9 054 181	29 420 686	0	24 047 852	5 372 834
Contratista	68 280 170	13 543 513	54 736 656	54 736 656	0	0
Fletador	3 258 211	652 582	2 605 629	2 605 629	0	0
Propietario del buque (acuerdo extrajudicial)	8 755 555	0	8 755 555	8 755 555	0	0
Operador turístico (privado)	8 524 153	2 267 460	6 256 693	6 256 693	0	0
Puerto de Kerch (Ucrania)	4 959 886	1 066 685	3 893 101	3 893 101	0	0
Total	512 251 076	116 492 117	395 758 858	76 247 634	260 983 624	58 527 600

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 Rosprirodnadzor para combatir la contaminación por hidrocarburos y restaurar el medioambiente, 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 Rosprirodnadzor en RUB 688 487.

En septiembre de 2010, el Tribunal de Arbitraje de la ciudad de San Petersburgo y la 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 medioambiente, 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.

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

Fuerza mayor

Ingosstrakh, el asegurador del propietario del buque, 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 asegurador 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 a 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:

- 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;
- 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 la nave a la tempestad como lo hizo; y

- 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 de la nave.

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 de 1992 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 la nave a la tempestad como lo hizo. Los expertos también confirmaron su punto de vista inicial de que el *Volgoneft 139* no tenía que haber estado en la zona en el momento del siniestro, dado que las condiciones asociadas a la tempestad eran excesivas para los criterios del proyecto de la nave.

No obstante, aunque inicialmente los expertos del Fondo de 1992 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.

En septiembre de 2010, el Tribunal de Arbitraje de la ciudad de San Petersburgo y la región de Leningrado decidió que el propietario del buque y su asegurador 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 la nave. 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 asegurador 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.

Cuantía y fundamentos respecto de la indemnización

En una audiencia celebrada en enero de 2011, el Tribunal de Arbitraje de la ciudad de San Petersburgo y región de Leningrado 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 lucha contra la contaminación 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, octubre, noviembre y diciembre de 2011, y en febrero, abril y junio de 2012 en el Tribunal de Arbitraje de la ciudad de San Petersburgo y región de Leningrado.

En la audiencia de febrero de 2012, el tribunal decidió que todos los demandantes tenían derecho a interés legal conforme a la legislación rusa y ordenó a los demandantes presentar sus cálculos de interés.

En junio de 2012 el tribunal dictó sentencia sobre la cuantía, concediendo a los demandantes RUB 503,2 millones, incluido el interés legal. Además, el tribunal ordenó a Ingosstrakh, al propietario del buque y al Fondo de 1992 que pagaran a partes iguales las tasas judiciales a algunos demandantes por un total de RUB 164 445.

Operaciones de limpieza en el litoral del estrecho de Kerch tras el siniestro del Volgoneft 139.



El cuadro *infra* resume las cuantías otorgadas en la sentencia del Tribunal de Arbitraje de la ciudad de San Petersburgo y región de Leningrado frente a la evaluación de las reclamaciones efectuada por el Fondo de 1992.

El tribunal decidió que el propietario del buque/Ingosstrakh debían pagar las cantidades otorgadas hasta 3 millones DEG y que el Fondo de 1992 debía pagar toda cuantía superior a 3 millones DEG. Debido a que el límite del CRC de 1992 aplicable en el momento del siniestro era de 4,51 millones DEG, sigue existiendo un “déficit de seguro” de unos 1,51 millones DEG. En su sentencia, el tribunal decidió que el límite del propietario del buque debería ser de 3 millones DEG, ya que ese era el límite de responsabilidad en virtud del CRC de 1992 en el momento del siniestro, tal como se publicaba en la Gaceta Oficial rusa.

En agosto de 2012, el Fondo de 1992 apeló la sentencia basándose en que:

- i. el límite de responsabilidad del propietario del buque en virtud del CRC de 1992 en el momento del siniestro era de 4,51 millones DEG, y por lo tanto, se debería enmendar la decisión del tribunal que establecía el fondo de limitación del propietario del buque en solo 3 millones DEG ; y
- ii. la sentencia no explica el cálculo de los importes de las indemnizaciones adjudicadas a favor de varios demandantes. Por consiguiente, en la sentencia no queda claro cómo calculó el tribunal las cuantías adjudicadas ni en qué pruebas se basó.

Una autoridad local que reclamaba gastos ocasionados por la limpieza y medidas preventivas también apeló contra la sentencia ya que la cantidad concedida fue inferior a la cantidad reclamada. El Tribunal de Apelación y el Tribunal de Casación confirmaron la sentencia. El Fondo de 1992 solicitó permiso para recurrir la sentencia ante el Tribunal Supremo

El “déficit de seguro”

En febrero de 2008 el Tribunal de Arbitraje de la ciudad de San Petersburgo y la región de Leningrado dictó un fallo en el que declaraba que se había constituido el fondo de limitación mediante una carta de garantía por un valor de 3 millones DEG (RUB 116,3 millones). En abril de 2008 el Fondo de 1992 recurrió el fallo argumentando 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 174,8 millones) y que, por tanto, se debía enmendar el fallo del tribunal que establecía el fondo de limitación del propietario del buque en solo 3 millones DEG. El Tribunal de Apelación, el Tribunal de Casación y el Tribunal Supremo confirmaron la decisión del Tribunal de Arbitraje de la ciudad de San Petersburgo y la región de Leningrado al considerar que los tribunales rusos debían aplicar los límites publicados en la Gaceta Oficial rusa en el momento del siniestro.

En junio de 2012 el Tribunal de Arbitraje de la ciudad de San Petersburgo y la región de Leningrado dictó sentencia sobre la cuantía, en virtud de la cual se adjudicaban montos por un total de RUB 503,2 millones, incluido el interés jurídico. Además, el tribunal adjudicó a algunos demandantes el pago de costas y gastos judiciales por un total de RUB 318 969, que deberán pagar Ingosstrakh, el propietario del buque y el Fondo de 1992 a partes iguales.

El tribunal decidió que el propietario del buque/Ingosstrakh debían pagar las cantidades otorgadas hasta 3 millones DEG y que el Fondo de 1992 debía pagar toda cuantía superior a 3 millones DEG. En su sentencia, el tribunal decidió que el límite del propietario del buque debería ser de 3 millones DEG, ya que ese era el límite de responsabilidad en virtud del CRC de 1992 en el momento del siniestro, tal como se publicaba en la Gaceta Oficial rusa.

	Cuantía reclamada (RUB)	Evaluación del Fondo de 1992 (RUB)	Sentencia del Tribunal (RUB)	
			Capital	Intereses jurídicos
Contratista de limpieza	63 926 933	50 766 549	50 766 549	17 413 621
Gobierno regional	434 687 072	241 045 047	337 866 060	41 350 713
Gobierno local	42 960 768	24 949 162	33 954 965	4 456 180
Puerto de Kerch (Ucrania)	9 170 697	1 739 454	3 770 772	1 089 164
Fletador	9 499 078	2 312 714	2 312 714	891 050
Operador turístico (privado)	8 524 153	8 524 153	8 524 153	0
Propietario del buque	27 706 290	8 755 555	0	0
Organismo federal (Rosprirodnadzor)	753 332	688 487	688 487	92 974
Total	597 228 323	338 781 121	437 883 700	65 293 702
			503 177 402	

El Fondo de 1992 apeló frente a la sentencia del Tribunal de Arbitraje, pero el Tribunal de Apelación confirmó la sentencia en septiembre de 2012 y el Tribunal de Casación en enero de 2013. El Fondo de 1992 solicitó permiso para apelar ante el Tribunal Supremo.

En un fallo dictado en julio de 2013 el Tribunal Supremo decidió que su Presidium debía examinar la apelación del Fondo de 1992 en relación con el “déficit de seguro”. El tribunal manifestó que:

- Al momento de dictar la sentencia los tribunales inferiores no habían tomado en cuenta las enmiendas a los límites de responsabilidad en virtud de los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992 que habían sido introducidas mediante una resolución adoptada en octubre de 2000 por el Comité Jurídico de la Organización Marítima Internacional (OMI), que habían entrado en vigor en noviembre de 2003.
- Los tribunales inferiores no habían tenido en cuenta que de acuerdo con la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados, 1969, un tratado entrará en vigor de la manera y en la fecha que en él se disponga. La Convención además dispone que un tratado podrá ser enmendado por acuerdo entre las partes. En el curso del examen del presente caso se planteó la cuestión de si las enmiendas a los límites de responsabilidad se habían publicado en la Federación de Rusia cuando se constituyó el fondo de limitación en 2007. Con arreglo a la práctica internacional aplicada en casos similares, una compañía (a diferencia de una persona física) no puede justificar la aplicación de medidas que violen normas de derecho argumentando que tales normas no se habían publicado oficialmente en el Estado.
- Los tribunales inferiores no habían considerado la cuestión de si el propietario del buque estaba enterado o debería haber estado enterado del aumento de los límites de responsabilidad. Además, deberían haberse preguntado si la compañía aseguradora, en cuanto participante profesional en el mercado del seguro internacional de responsabilidad en la esfera del transporte de hidrocarburos, debía haber tenido conocimiento de las resoluciones de la OMI en que se estipulaba el aumento de los límites de responsabilidad de los propietarios de buques.
- El planteamiento adoptado por los tribunales inferiores, según el cual el Fondo de 1992 debería pagar el monto del seguro insuficiente dado que las enmiendas a los límites de responsabilidad no se habían publicado en la Federación de Rusia antes de la fecha del siniestro ni se habían señalado a la atención de los participantes profesionales del mercado, era incorrecto, teniendo en cuenta el hecho de que el CRC de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992 contienen una regla según la cual las enmiendas a ambos Convenios se introducen con arreglo a decisiones de la OMI.

- El planteamiento adoptado por los tribunales inferiores violó los derechos y los intereses legítimos no solo del Fondo de 1992 sino también de sus contribuyentes en los Estados Miembros.
- Un límite de responsabilidad inferior impone una carga económica adicional injustificable al Fondo de 1992 y a sus contribuyentes habida cuenta de la diferencia que existe entre 4,51 millones DEG y 3 millones DEG.

En una sentencia dictada en octubre de 2013, el Presidium del Tribunal Supremo había ordenado que se desestimaran las sentencias del Tribunal de Arbitraje de la ciudad de San Petersburgo y la región de Leningrado, el Tribunal de Apelación y el Tribunal de Casación en la parte que había dispuesto que el Fondo cubriera el “déficit de seguro” de 1,51 millones DEG, y había ordenado que el caso se remitiera al Tribunal de Arbitraje de la ciudad de San Petersburgo y la región de Leningrado para que se volviera a examinar dicho aspecto. A octubre de 2013, el Presidium del Tribunal Supremo no había publicado el texto de la sentencia.

Hebei Spirit

Fecha del siniestro	7 de diciembre de 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	Hong Kong (China)
Arqueo bruto	146 848
Asegurador P&I	China Shipowners Mutual Insurance Association (China P&I)/Assuranceföreningen Skuld (Gjensidig) (Skuld Club)
Límite del CRC	89,8 millones DEG o KRW 186 800 millones aproximadamente (£106,7 millones)
STOPIA/TOPIA aplicable	No
Límite del CRC y del Fondo	203 millones DEG o KRW 321 600 millones (£184 millones)
Indemnización total pagada	KRW 171 900 millones (£98,3 millones)
La conversión a libras esterlinas se ha efectuado sobre la base del tipo de cambio vigente al 31 de diciembre de 2013.	



Datos relativos al mapa ©2011 SK M&C

Siniestro

El 7 de diciembre de 2007, el buque tanque *Hebei Spirit* (146 848 AB), matriculado en Hong Kong fue abordado por la gabarra grúa *Samsung N°1* cuando estaba fondeado a unas cinco millas marinas de Taeon, en la costa occidental de la República de Corea. La gabarra grúa era arrastrada por dos remolcadores (*Samsung N°5* y *Samho T3*) cuando se partió el cabo de remolque. Las condiciones meteorológicas eran desfavorables y, según se notificó, 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 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 tener éxito 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 o están bajo la explotación de Samsung Corporation y su subsidiaria Samsung Heavy Industries (SHI), que pertenecen al Grupo Samsung, 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, constituido 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. Durante 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, fue contaminado un considerable número de embarcaciones comerciales.

La costa occidental de la República de Corea cuenta con numerosas instalaciones dedicadas a la maricultura, 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 soporte, 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 la 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 lucha contra el derrame 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 las bolas de alquitrán. Algunos se utilizaron para transportar mano de obra y materiales a las islas mar adentro, a fin de apoyar las operaciones de limpieza hasta finales de año.

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 participaron la población local, cadetes del ejército y de la Armada y voluntarios provenientes de toda la República de Corea.

La extracción de los hidrocarburos a granel se completó a finales de marzo de 2008. La mayor parte de las operaciones de limpieza secundarias, que implicaron entre otras técnicas, limpieza de resaca, *flushing* y tratamiento

con agua caliente a alta presión, se completaron a finales de junio de 2008. Algunas operaciones de limpieza en las zonas alejadas se prosiguieron hasta el mes de octubre de 2008.

El Fondo de 1992 y el Skuld Club abrieron una oficina de tramitación 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.

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 derrame, 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 los 203 millones DEG a wones coreanos se haría sobre la base del valor de esa moneda frente al DEG en la fecha de aprobación del Acta de las 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, lo que da una cuantía total disponible para la indemnización de KRW 321 618 990 000.

En la misma sesión, el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 tomó nota de que, según una estimación preliminar de los expertos del Fondo, era probable que la cuantía total de las pérdidas resultantes del siniestro del *Hebei Spirit* excediese la cuantía disponible en virtud de los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992. En vista de la incertidumbre respecto a la cuantía total de las pérdidas, el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 decidió que los pagos se limitasen de momento al 60 % de los daños reconocidos.

En junio de 2008, el Comité Ejecutivo tomó nota de nueva información según la cual la extensión de los daños probablemente sería superior a las cifras estimadas inicialmente en marzo de 2008. En esa sesión, el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 decidió que, en vista de la incertidumbre creciente sobre la cuantía total de las posibles reclamaciones y de la necesidad de asegurar un trato equitativo a todos los demandantes, los pagos que efectuara el Fondo de 1992 debían limitarse de momento al 35 % de la cuantía de los 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, 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 se tomara una serie de garantías antes de que el Fondo de 1992 comenzara a efectuar los pagos. Se decidió que de no adoptarse estas medidas preventivas, el nivel de pagos se mantendría al 35 % de las pérdidas reconocidas y que se haría una revisión en la próxima sesión del Comité Ejecutivo.

En agosto de 2011, el Gobierno coreano informó al Director en funciones de que, en vista de que las medidas preventivas determinadas por el Comité Ejecutivo en su sesión de marzo de 2011 impondría al Gobierno una considerable carga administrativa, no tenía intenciones 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 cada una de sus sesiones de octubre de 2011 a octubre de 2013, el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 decidió mantener el nivel de pagos al 35 % y hacer la revisión 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 de que la Asamblea Nacional había aprobado en marzo de 2008 una ley especial de “Apoyo a los habitantes afectados y restauración del medio marino con respecto al siniestro de contaminación por hidrocarburos del *Hebei Spirit*”. En virtud de los dispositivos de la Ley especial, el Gobierno coreano estaba autorizado a efectuar pagos en su totalidad a los demandantes sobre la base de las evaluaciones realizadas por el Skuld Club y el Fondo de 1992 en un plazo de 14 días contados a partir de la fecha de presentación al Gobierno de la prueba de la evaluación.

El Gobierno coreano informó también al Fondo de 1992 de 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 pagaría el porcentaje restante a los demandantes, de modo que todos los demandantes recibieran el 100 % de la evaluación. La Ley especial entró en vigor el 15 de junio de 2008.

A octubre de 2013, el Gobierno coreano había efectuado pagos por un total de KRW 37 674 millones con respecto a 697 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 había presentado reclamaciones subrogadas contra el Skuld Club y el Fondo. El Skuld Club había pagado al Gobierno KRW 32 992 millones respecto a 662 de esas reclamaciones.

En virtud de la Ley Especial, el Gobierno coreano ha elaborado un nuevo plan, 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 31 de octubre de 2013, el Gobierno coreano había concedido 21 286 préstamos por un total de KRW 50 673 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 soportados por el Gobierno central y los gobiernos locales.

En agosto de 2011, la Secretaría llevó a cabo una investigación de las reclamaciones presentadas por las autoridades coreanas, e identificó 71 de dichas reclamaciones presentadas por 34 organismos gubernamentales y autoridades locales distintos, 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.

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

En enero de 2008, se sostuvieron conversaciones 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 de dicho Acuerdo, a cambio del pago acelerado efectuado por el Club a un gran número de personas empleadas por los contratistas de limpieza como mano de obra en las operaciones de lucha contra el derrame 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 buque del *Hebei Spirit*.

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

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

En julio de 2008, se concertó un segundo Acuerdo de cooperación entre el propietario del buque, el Skuld Club y el Gobierno coreano (Ministerio de Tierras, Transporte y Asuntos Marítimos, que había asumido una parte de las funciones del MOMAF). En virtud de este segundo 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 con arreglo al 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 del 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 excedieran el límite. Además, el Gobierno coreano se comprometió a depositar la cuantía ya abonada por el Skuld Club a los demandantes si el Tribunal de Limitación ordenase el depósito del fondo de limitación.

Investigación sobre las causas 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 al *Hebei Spirit*. El tribunal declaró que el capitán y el oficial de servicio del *Hebei Spirit* también eran parcialmente 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, que fue 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* también fueron declarados responsables en parte del abordaje entre la gabarra grúa y el *Hebei Spirit*.

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 (el Dispositivo Marino) de remolcar el buque cuando se habían previsto condiciones climáticas adversas fue el factor principal que contribuyó a este accidente. Es más, el retraso del Dispositivo Marítimo en notificar a la Estación de Información de Tráfico Marítimo (Vessel Traffic Information Station) y a otros buques en la zona dio como resultado que el *Hebei Spirit* no contara con tiempo suficiente para realizar las maniobras necesarias para evitar el abordaje. La investigación también indicó que las medidas tomadas 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.

Reclamaciones de indemnización

A octubre de 2013, se habían presentado 127 483 reclamaciones por un total de KRW 4 023 000 millones al procedimiento de limitación, y el Tribunal de Limitación había nombrado a un administrador judicial para que se encargara de dichas reclamaciones. Conforme a la legislación y la jurisprudencia coreanas, no se registrarían más reclamaciones ni se aceptarían cambios en los montos reclamados. Un total de 9 937 demandantes habían recibido ofertas de indemnización del Club y del Fondo de 1992 pero no habían respondido. El cuadro de la página 34 presenta el estado de las reclamaciones presentadas a octubre de 2013, desglosadas por categoría.

Un vendedor de pescado seco en un mercado de Boryeong (República de Corea).



Procedimientos penales

En enero de 2008, el Fiscal de la sección de Seosan del Tribunal de Distrito de Daejeon (Tribunal de Seosan) inició una acusación penal contra los capitanes de la gabarra grúa y de los dos remolcadores. Los capitanes de los dos remolcadores fueron detenidos. También se abrió un procedimiento 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 a pagar 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 declarado no culpable; y
- v. el capitán y el primer oficial del *Hebei Spirit* también fueron declarados no culpables.

El Fiscal y los propietarios de los remolcadores apelaron contra la sentencia.

En diciembre de 2008, el Tribunal de lo Penal de Apelación (Tribunal de Daejeon) pronunció su fallo, en el que redujo la sentencia contra los capitanes de los dos remolcadores. Además, invalidó la declaración de inocencia del capitán de la gabarra grúa, del capitán y del primer oficial del *Hebei Spirit*. El propietario del *Hebei Spirit* también fue 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 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 de 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

Categoría de la reclamación	Número de reclamaciones	Cuantía reclamada (millones de KRW)	Número de reclamaciones evaluadas		Cuantía evaluada (millones de KRW)	Número de reclamaciones pagadas	Cuantía pagada (millones de KRW)
			Más que 0	Rechazadas			
Limpieza y medidas preventivas	252	148 834	218	23	98 907	184	93 070
Daños materiales	20	2 344	16	4	854	12	824
Pesca y maricultura	110 332	1 605 338	38 010	72 322	47 962	29 456	44 967
Turismo y otros daños económicos	17 737	406 953	2 946	14 789	34 028	2 768	32 997
Reclamaciones últimas de la cola	62	611 817	23	38	16 989	0	0
Total	128 403	2 775 286	41 213	87 176	198 740	32 420	171 858
			128 389				

Limitación. Por consiguiente, la decisión del Tribunal de Limitación de comenzar el procedimiento de limitación de la responsabilidad 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.

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 sentencia para finales de 2011.

El 27 de agosto de 2012 el Tribunal de Limitación celebró una vista, en la cual enumeró las reclamaciones presentadas. Se habían presentado en total 127 483 reclamaciones de un total de KRW 4 023 000 millones. Conforme a la legislación y la jurisprudencia coreanas, no se registrarían más reclamaciones ni se aceptarían cambios en los montos reclamados.

En enero de 2013, el Tribunal de Distrito de Seosan (Tribunal de Limitación) dictó un fallo que otorgaba KRW 738 000 millones en concepto de indemnización a las víctimas del siniestro del *Hebei Spirit*. La cuantía adjudicada en la sentencia es sustancialmente inferior a la suma reclamada en el tribunal (alrededor de KRW 4 227 000 millones), aunque considerablemente superior a la evaluación del Fondo de 1992 de las reclamaciones admisibles de KRW 181 000 millones.

Conforme a la legislación coreana, una vez incoado el proceso, los demandantes solo disponían de dos semanas para presentar objeciones al fallo del Tribunal de Limitación. En ese plazo, se presentaron aproximadamente 149 714 objeciones a la decisión del Tribunal de Limitación en el Tribunal de Seosan (86 578 por los demandantes y 63 163 por el Club y el Fondo de 1992). Varias objeciones se retiraron ulteriormente.

Las objeciones presentadas por los demandantes se distribuyeron en 126 causas; y las presentadas por el Club y el Fondo de 1992, en 54 causas. Llegado julio de 2013, el Tribunal de Seosan las había consolidado en aproximadamente 90 causas. En el mismo mes, el Tribunal de Seosan comenzó las vistas preliminares en tres de estas causas.

En mayo de 2013 la Asamblea Nacional de la República de Corea aprobó una serie de enmiendas a la Ley especial que, entre otras cosas, exigían que el Tribunal de Seosan se pronunciara sobre el fallo del Tribunal de Limitación dentro de los diez meses siguientes a la fecha de entrada en vigor de las enmiendas, y que se presentara una segunda o tercera apelación en un plazo de cinco meses a partir de la fecha del fallo anterior. Las enmiendas entraron en vigor en julio de 2013. A octubre de 2013, se esperaba que el Tribunal de Seosan tomaría una decisión a finales de mayo de 2014. El tribunal seguía examinando los recursos de apelación.

Fletador a casco desnudo del Dispositivo Marítimo

En diciembre de 2008, el fletador a casco desnudo del Dispositivo Marítimo (la gabarra grúa, las dos gabarras remolcadoras y el buque ancla), SHI, presentó una petición solicitando al Tribunal del Distrito Central de Seúl que dictase una orden para otorgarle el derecho a limitar su responsabilidad a 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, intereses legales incluidos. SHI depositó esta cuantía en el tribunal. El Tribunal de Limitación decidió asimismo 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. En abril de 2012, el Tribunal Supremo desestimó el recurso.

Procedimientos civiles Reclamación de una compañía de limpieza contra la República de Corea

En julio de 2008, tras el siniestro del *Hebei Spirit*, una compañía de limpieza que había participado en las operaciones de limpieza por instrucción del Servicio de Guardacostas de Incheon entabló una acción judicial ante el Tribunal de Distrito de Incheon (Tribunal de Primera Instancia) contra la República de Corea, reclamando KRW 727 578 150 de costes. La compañía alegó que había formalizado un contrato de servicios con la República de Corea. Alegó además que, aunque el tribunal hallase que no existía tal contrato de servicios, debía ser indemnizada por el Estado, el cual tendría que haber sufragado los gastos de limpieza en cualquier caso, y que si este no pagaba los costes de la compañía, se enriquecería injustamente.

A principios de 2010, si bien el Tribunal de Primera Instancia decidió que no existía contrato de servicios alguno entre la compañía y la República de Corea, admitió que esta última seguía siendo responsable de indemnizar a la compañía por los gastos de limpieza. El tribunal ordenó a la República de Corea que abonara la suma de KRW 674 683 401 en concepto de indemnización razonable. Ambas partes apelaron contra la decisión del tribunal.

En julio de 2010, tras dos vistas preliminares, el Tribunal de Apelación ordenó que se celebrase una sesión de mediación para estudiar una posibilidad de acuerdo entre las partes. El Fondo de 1992 intervino en este procedimiento judicial en calidad de parte interesada y participó en la mediación. En la vista 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 para que fuese evaluada. En septiembre

de 2010, el demandante presentó una reclamación en debida forma al Club y al Fondo de 1992. El Club y el Fondo de 1992 evaluaron la reclamación en KRW 304 177 512 y ofrecieron un acuerdo al demandante en abril de 2011.

El tribunal celebró varias vistas en el verano de 2011, en las que se examinó la posibilidad de llegar a un acuerdo amistoso entre el Gobierno y el demandante, 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.

En enero de 2012, el Tribunal de Apelación dictó una sentencia declarando que si bien la evaluación realizada por el Club y el Fondo de 1992 era considerada razonable, la cuantía reconocida por el tribunal era de KRW 318 450 947. La cuantía evaluada por el Club y el Fondo de 1992 ascendía a un total de KRW 304 177 512, suma que fue abonada al demandante en septiembre de 2011. El tribunal ordenó al Gobierno coreano pagar a la compañía de limpieza la diferencia más los intereses, es decir, un importe de KRW 24 429 768. Ambas partes apelaron al Tribunal Supremo. Hasta octubre de 2013, la causa seguía pendiente en el Tribunal Supremo.

Reclamación de una compañía de limpieza contra el Club y el Fondo de 1992

En noviembre de 2010, un contratista que trabajó en las operaciones de limpieza tras el siniestro del *Hebei Spirit* entabló una demanda contra los propietarios y los aseguradores del *Hebei Spirit* y el Fondo de 1992 en el Tribunal del Distrito Central de Seúl.

El contratista había presentado una reclamación de un total de KRW 889 427 355 por los costes de las operaciones de limpieza emprendidas entre enero y junio de 2008. El Club y el Fondo de 1992 evaluaron la reclamación para el periodo de enero a marzo de 2008 en KRW 233 158 549. No obstante, el Club y el Fondo de 1992 rechazaron la reclamación por los costes correspondiente a una parte del mes de marzo de 2008 y el periodo restante, ya que se determinó que la zona en la que había operado el demandante había quedado limpia a mediados de marzo de 2008, de manera que las demás operaciones de limpieza no eran razonables en términos técnicos.

El contratista reclamó en el tribunal el saldo entre la cuantía reclamada y la cuantía 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, señalando que la posición del Fondo era que no sería responsable de pagar tal indemnización, a menos o hasta que se demostrase que la cuantía de responsabilidad del propietario del buque era insuficiente para cubrir la totalidad de las pérdidas resultantes del siniestro del *Hebei Spirit*.

En el verano de 2011, se celebraron vistas judiciales, en las que el tribunal examinó fundamentalmente si debía seguir adelante con el procedimiento o suspenderlo hasta que hubiese 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 escrito para rebatir el intento del contratista de objetar la evaluación del Club y el Fondo de 1992. En el escrito, el Fondo subrayó que sus expertos habían visitado la zona afectada varias veces desde principios de febrero hasta finales de marzo de 2008 y habían concluido que ya no se requerían más trabajos de limpieza desde un punto de vista técnico. En ese momento, se había recomendado al contratista que no continuase los trabajos y se le había recordado que el régimen internacional de indemnización no ofrecería indemnización por trabajos que no fueran razonables desde el punto de vista técnico.

En noviembre de 2011, el tribunal sobreseyó el proceso de la compañía contra el Fondo de 1992. El tribunal determinó que la reclamación contra el Fondo de 1992 era infundada ya que:

- a. mientras no se confirmase la cuantía total de las reclamaciones de contaminación por hidrocarburos, no era posible definir la reclamación contra el Fondo de 1992 y, por ende, determinar la responsabilidad del mismo;
- b. en cualquier caso, los costes razonables de la compañía ascendían a KRW 233 158 549, cuantía que ya había abonado el Club.

La compañía de limpieza recurrió la sentencia ante el Tribunal de Apelación. Se celebraron otras vistas en octubre de 2012 en las que se pidió más información.

En una vista celebrada en enero de 2013, el Tribunal de Apelación tomó nota de que el Tribunal de Limitación había estimado razonable la evaluación efectuada por el Fondo de 1992. Sin embargo, el demandante señaló en su alegato que a la autoridad local sufragante de los costes de los residentes en la misma zona en la que se empleó a la compañía, se le había concedido el 25 % de los costes generados durante el periodo de operaciones y que, según el Fondo de 1992, excedía lo razonable. Por consiguiente, el demandante pedía que se le concediera el mismo porcentaje de la cuantía reclamada.

El Fondo de 1992 manifestó que, como no estaba claro que el incremento de la evaluación de los costes de la autoridad local reflejase específicamente los costes de los residentes por el trabajo realizado en el lugar exacto de la compañía de limpieza, y como el propio Tribunal de Limitación había corroborado el carácter razonable de la evaluación del Fondo de 1992, la evaluación de los costes de la autoridad local llevada a cabo el Tribunal de Limitación no debería tenerse en cuenta para determinar el carácter razonable de la operación del demandante.

En su sentencia de marzo de 2013, el Tribunal de Apelación desestimó el recurso de apelación. Además, el tribunal dejó claro que todas las costas legales generadas tras la apelación correrían por cuenta del demandante. El demandante apeló contra el fallo al Tribunal Supremo. Se espera que el Tribunal Supremo dicte sentencia en 2014.

Reclamación 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 en qué se funda esta reclamación.

En su primera vista, en marzo de 2011, el tribunal decidió aplazar los procedimientos hasta que se finalizara el procedimiento de limitación de los propietarios del *Hebei Spirit*.

Reclamación del propietario de una nave

En febrero de 2011, el propietario de una nave entabló un proceso judicial contra los propietarios del *Hebei Spirit* y el Fondo de 1992. Anteriormente no había presentado una reclamación al Fondo, aunque sí había presentado una reclamación en los procedimientos de limitación del *Hebei Spirit*. El propietario de la nave alegó que esta fue contaminada por los hidrocarburos vertidos por el *Hebei Spirit* y que había soportado gastos de limpieza. El propietario de la nave 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 los trabajos de limpieza. El Fondo de 1992 alegó que no sería responsable de pagar tal indemnización, a menos 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*.

Después, el propietario de la nave presentó la reclamación al Club y al Fondo de 1992 para su evaluación. El tribunal decidió suspender temporalmente el procedimiento hasta que el Club y el Fondo completasen la evaluación de la reclamación.

Reclamación del propietario de una explotación de oreja de mar

En marzo de 2011, el antiguo propietario de una explotación de oreja de mar interpuso una demanda judicial contra el Fondo de 1992. En su reclamación, el demandante alegó que había vendido su 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 de la primera cosecha de oreja de mar, lo que no pudo cumplir debido al siniestro del *Hebei Spirit*. El nuevo propietario había reclamado indemnización al Club y al Fondo de 1992 por la cosecha perdida, y el antiguo propietario, para asegurar su demanda por el precio de compra pendiente de la explotación, obtuvo una orden judicial en 2010 para que se le transfiriese la indemnización obtenida por el nuevo propietario. El antiguo propietario pidió al tribunal que ordenase al Fondo de 1992 pagar KRW 121 millones, más los intereses.

En mayo de 2011, la postura del Fondo de 1992 en el tribunal era que no sería responsable de pagar tal indemnización, a menos que se hubiera 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 interrumpió su proceso judicial contra el Fondo de 1992, reservándose el derecho de incoar una demanda contra el Fondo una vez finalizado el procedimiento de limitación en curso.

Una excavadora moviendo arena para acelerar la limpieza natural de los guijarros contaminados por hidrocarburos tras el siniestro del Hebei Spirit.



Recurso del Fondo de 1992 contra Samsung C&T Corporation (Samsung C&T) y SHI

En enero de 2009, el propietario y el asegurador del *Hebei Spirit* incoaron una acción de recurso contra Samsung C&T y SHI, el propietario y armador/fletador a casco desnudo del Dispositivo Marítimo 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 era de RMB 1 367 millones o US\$ 200 millones. El tribunal aceptó también 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 lo necesario para el 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 confirmó 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 el recurso.

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

En septiembre de 2009, se notificaron los procedimientos a Samsung C&T y SHI, aunque ambos presentaron solicitudes objetando la competencia del Tribunal de Ningbo y, en el caso de SHI, objetando el embargo. En nombre del Fondo de 1992, se presentaron alegatos en respuesta a las solicitudes.

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

En febrero de 2011, el Tribunal de Apelación dictó su decisión. En dicha decisión, el Tribunal de Apelación aceptó el recurso de Samsung C&T y SHI de 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, tanto el Fondo de 1992 como el propietario y los aseguradores del *Hebei Spirit* presentaron peticiones por separado para entablar un nuevo juicio ante el Tribunal Supremo de Beijing. El Tribunal Supremo acordó escuchar las peticiones, y se expidieron 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 vista de reconciliación con las partes, con el propósito de buscar una posible resolución de la controversia. El Fondo de 1992 participó en la vista. En diciembre de 2011, el Tribunal Supremo desestimó la solicitud del Fondo de 1992 de entablar un nuevo juicio por tratarse de un *forum non conveniens*.

En diciembre de 2011, el propietario y el asegurador del *Hebei Spirit* concluyeron un acuerdo de transacción y pago en virtud del cual Samsung C&T y SHI pagarían la cuantía de US\$10 millones al propietario del buque y su asegurador.

Como el Fondo de 1992 había suscrito un acuerdo con el propietario y el asegurador del *Hebei Spirit* en virtud del cual el Fondo de 1992 y los representantes de los intereses del buque compartirían a partes iguales las costas legales de los recursos y los beneficios de todas las cuantías recuperadas mediante sentencia judicial o transacción, el Fondo de 1992 recuperó US\$ 5 millones del Skuld Club de conformidad con este acuerdo. De conformidad con lo estipulado en dicho acuerdo, el Fondo de 1992 reembolsará, a su debido tiempo, al Skuld Club y al China P&I Club la parte de las costas legales generadas al presentar la acción de recurso.

Otras cuestiones Caducidad

El 7 de diciembre de 2013, se cumplieron seis años del siniestro.

Conforme a los artículos 6 y 7.6 del Convenio del Fondo de 1992 y su aplicación en el Derecho coreano, para conservar su derecho a reclamar una indemnización del Fondo de 1992, las víctimas deben incoar una acción judicial contra el Fondo de 1992 en el término de tres años a partir de la fecha en que ocurrieron los daños o de seis años a partir de la fecha del siniestro.

A octubre de 2013, 53 demandantes habían incoado cuatro acciones judiciales contra el Fondo de 1992, una de las cuales se había interrumpido recientemente. Más de 70 000 demandantes habían presentado objeciones contra la sentencia del Tribunal de Limitación. En virtud del Derecho coreano, cualquier decisión de los procedimientos de limitación solo sería directamente exigible al propietario del buque y,

aunque el Fondo de 1992 estuviera obligado por los hechos y conclusiones establecidos en esos procedimientos, el fallo no sería exigible contra el Fondo de 1992.

El Director celebró consultas con el Gobierno coreano a fin de estudiar formas prácticas, compatibles con la legislación coreana, de garantizar que los demandantes no perdieran su derecho a recibir indemnización del Fondo de 1992 por el riesgo de que sus reclamaciones caducaran. A fin de aclarar la interpretación de los artículos 6 y 7.6 del Convenio del Fondo de 1992 y su aplicación de conformidad con la legislación coreana, el Director y el Gobierno coreano habían convenido en designar conjuntamente a un antiguo juez del Tribunal Supremo para que emitiera un dictamen sobre este particular y en atenerse a tal dictamen.

El antiguo juez del Tribunal Supremo respaldó la opinión del Director según la cual, para conservar su derecho a reclamar una indemnización del Fondo de 1992, las víctimas debían incoar una acción judicial contra el Fondo de 1992 en el término de tres años a partir de la fecha en que ocurrieron los daños o de seis años a partir de la fecha del siniestro.

El Gobierno coreano celebró consultas con los representantes de los demandantes particulares y las autoridades locales para informarles de que, si no se alcanzaba un acuerdo antes de diciembre de 2013, tenían que incoar una demanda judicial contra el Fondo de 1992. A octubre de 2013, se esperaba que todos los demandantes que aún no habían alcanzado un acuerdo sobre sus reclamaciones empezarían una acción control el Fondo de 1992 en diciembre de 2013. El Gobierno coreano ya ha iniciado acciones contra el Fondo de 1992 y se prevé que entablaría todas las acciones judiciales para todas sus reclamaciones a finales de noviembre de 2013.

Decisión de Samsung

Se tiene entendido que, en octubre de 2013, Samsung, el propietario del Dispositivo Marítimo, decidió pagar a las víctimas del derrame una indemnización adicional de aproximadamente KRW 360 000 millones (\$340 millones).

Siniestro en Argentina (Presidente Illia)

Fecha del siniestro	25 y 26 de diciembre de 2007
Lugar del siniestro	Argentina
Causa del siniestro	Desconocida
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
Asegurador P&I	West of England Ship Owners Mutual Insurance Association (Luxembourg) (West of England Club)
Límite del CRC	24 067 845 DEG (ARS242 millones o £22,5 millones)
STOPIA/TOPIA aplicable	No
Límite del CRC y del Fondo	203 millones DEG (ARS2 040 millones o £190 millones)
Indemnización total pagada	ARS3,6 millones (£333 472) y US\$115 949 (£70 000)

La conversión a libras esterlinas se ha efectuado sobre la base del tipo de cambio vigente al 31 de diciembre de 2013.



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

Siniestro

Tras ser alertadas de la presencia de 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 un total de 5,7 kilómetros de costa se había visto afectado.

Se investigaron varios buques como posible origen de la contaminación, uno de los cuales fue el *Presidente Umberto Arturo Illia* (*Presidente Illia*), que se dedicaba al comercio de cabotaje por la costa argentina. Se sugirió que el *Presidente Illia* podría haber causado un derrame de hidrocarburos cuando cargaba crudo Escalante el 25 y 26 de diciembre de 2007 en una boya de carga frente a Caleta Córdova. El propietario del *Presidente Illia* y su asegurador impugnan la responsabilidad y alegan que los hidrocarburos que impactaron la costa deben haber procedido de otra fuente.

Impacto

Se informó que murieron unas 400 aves a consecuencia del derrame. Asociaciones dedicadas al bienestar de la fauna y medioambientales, 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 utilizaba también para fines recreativos lo cual dio lugar a reclamaciones por pérdidas en el sector del turismo.

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.

La limpieza se concentró en los 1,5 kilómetros de costa más fuertemente contaminados y supuso la extracción de parte del sustrato de la playa. Expertos locales en ciencia ambiental 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.

Aplicabilidad de los Convenios

En el momento del siniestro, Argentina era Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992) y el Convenio del Fondo de 1992.

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).

El límite de responsabilidad del propietario del *Presidente Illia* en virtud del CRC de 1992 se calcula en 24 millones DEG. No obstante, es poco probable que los daños totales ocasionados por el derrame excedan el límite de responsabilidad del propietario del buque, en cuyo caso no se pedirá al Fondo de 1992 que efectúe pagos de indemnización.

El propietario del buque y su asegurador mantienen que el *Presidente Illia* no fue la causa del derrame que impactó la costa. Sin embargo, el Fondo de 1992 y el West of England Club sostuvieron conversaciones y acordaron que el propietario del buque y su asegurador pagarían reclamaciones de indemnización evaluadas y aprobadas conforme a los principios establecidos en los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992. También se acordó que, si se estableciera finalmente que los hidrocarburos que impactaron la costa no provenían del *Presidente Illia* sino de otra fuente, el propietario del buque y el West of England Club intentarían recuperar las cuantías de indemnización pagadas de la parte responsable del derrame. También se acordó, que si se demostrara que el derrame de hidrocarburos no provenía del *Presidente Illia* sino de otro buque tanque, aunque se desconozca cuál es, el llamado ‘derrame misterioso’, el propietario del buque y el West of England Club recuperarían las cuantías de indemnización pagadas del Fondo de 1992.

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 el puerto de descarga, Campana. Estas 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 otros buques presentes en la zona, tras las cuales se les permitió continuar su travesía.

Reclamaciones de indemnización

A octubre de 2013 se habían presentado 331 reclamaciones de indemnización por un total de AR\$53,3 millones y US\$391 294^{<8>}. Se evaluaron 143 reclamaciones por un total de AR\$4,6 millones y US\$115 949. El West of England Club había efectuado pagos por un total de AR\$3,6 millones y US\$115 949. Se rechazaron 33 de las 143 reclamaciones evaluadas. Dos reclamaciones están siendo evaluadas y el resto de las reclamaciones han caducado. En el cuadro a continuación se resume la situación de las reclamaciones según las diversas categorías.

Categoría de la reclamación	Reclamaciones			Evaluadas			Pagadas por el Club		
	Nº	Cuantía (AR\$)	Cuantía (US\$)	Nº	Cuantía (AR\$)	Cuantía (US\$)	Nº	Cuantía (AR\$)	Cuantía (US\$)
Turismo	11	1 644 366	0	4	5 247	0	2	12 000	0
Limpieza y medidas preventivas	10	2 642 061	132 467	7	1 094 618	115 949	4	665 988	115 949
Pesquerías	310	48 969 282	258 827	132	3 513 510	0	75	2 934 746	0
Total	331	53 255 709	391 294	143	4 613 375	115 949	81	3 612 734	115 949

^{<8>} La mayoría de las reclamaciones fueron presentadas originalmente 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.

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 (Sección de lo Penal) 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 carga.

En marzo de 2008, el Juzgado Federal de Comodoro Rivadavia (Sección de lo Penal) dictó una decisión preliminar en la que, en virtud de la legislación argentina en materia medioambiental, acusaba a cinco personas, entre ellas el capitán, oficiales y tripulantes, de un delito relacionado con la contaminación del agua, en tanto que al representante del propietario del buque (el superintendente) se le acusó, en virtud del derecho penal argentino, de haber ocultado información y pruebas.

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 desconocida de hidrocarburos que se estaban cargando penetró en el sistema de lastre debido a un fallo en el conducto de lastre, y posteriormente se derramó 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 segregado del *Presidente Illia* y que estos restos coinciden con el tipo de crudo que se cargaba en la boya de carga, los cuales eran muy similares a las muestras obtenidas en las costas de Caleta Córdova. Cuando las autoridades llevaron a cabo 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 constaba en los informes pertinentes del inspector de carga supuestamente indicaba que la cantidad recibida en el puerto de descarga era considerablemente inferior a la cantidad transferida al buque en el puerto de carga.

Los acusados se declararon no culpables y apelaron la decisión, lo cual condujo a la apertura del juicio. Los acusados han solicitado que se les conceda la libertad condicional⁹². Si bien dicha solicitud les fue denegada, los acusados apelaron contra esa decisión. Desde febrero de 2012 el expediente ha sido examinado por la Cámara Federal de Apelaciones en lo Penal.

El propietario del buque y el asegurador sostuvieron que era poco probable que el *Presidente Illia* hubiese causado los daños. Alegaron que un derrame causado por el *Presidente Illia* sería de muy poca importancia, y era muy poco probable que hubiese alcanzado la costa y que, por tanto, los hidrocarburos que alcanzaron la costa deben haber procedido de otra fuente. El propietario del buque y el asegurador alegaron, además, que son frecuentes los derrames anónimos de hidrocarburos en Caleta Córdova y cuestionaron la validez del análisis efectuado por el laboratorio designado por el juzgado.

Habida cuenta de que las decisiones del juzgado de lo penal no tienen valor vinculante para los jueces civiles, el propietario del *Presidente Illia* tendrá derecho a probar, en cualquiera de los procedimientos civiles, que el derrame no provenía del *Presidente Illia*. Sin embargo, se ponderarán las conclusiones de los procedimientos penales cuando el juez de lo civil dicte su fallo.

Procedimientos civiles

La provincia del Chubut entabló una acción judicial contra el capitán y el propietario del *Presidente Illia* ante el Tribunal Federal de Comodoro Rivadavia (Sección de lo Civil) para reclamar indemnización por los

⁹² La concesión de la libertad condicional puede tener el efecto de suspender temporalmente la ejecución de una sentencia durante el periodo de libertad condicional. El juzgado podrá imponer al infractor determinadas condiciones que, en caso de cumplirse, podrían redundar en la revocación de la sentencia original.

Litoral contaminado por hidrocarburos en Caleta Córdova.



daños ocasionados por el siniestro, incluidos los daños al medioambiente. El propietario del buque presentó argumentos para la defensa en los que niega su responsabilidad en el derrame y solicita al tribunal que incluya al Fondo de 1992 en los procedimientos. El tribunal estuvo de acuerdo con dicha petición y se notificó oficialmente al Fondo de 1992. El Fondo de 1992, teniendo en cuenta las investigaciones de sus expertos, presentó alegaciones en las que afirma que la fuente más probable del derrame era el *Presidente Illia*. No obstante, en sus alegatos, el Fondo de 1992 también consideraba 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.

Quedan pendientes otras 21 acciones judiciales, en representación de 82 demandantes, contra el propietario del *Presidente Illia* y West of England Club en el Juzgado Federal de Comodoro Rivadavia (Sección de lo Civil). Dichas acciones también incluyen al Fondo de 1992, ya sea como demandado o en su condición de tercero interesado.

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 asegurador, 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*. Las partes han acordado suspender el procedimiento a la espera de la resolución de los procedimientos civiles entablados contra el propietario del *Presidente Illia* y su asegurador.

El propietario del *Presidente Illia* y 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 éste en caso de que se llegara a la conclusión de que el buque que derramó los hidrocarburos no fuera el *Presidente Illia*. Las partes acordaron suspender el procedimiento a la espera de la resolución de los procedimientos civiles entablados contra el propietario del *Presidente Illia* y su asegurador.

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
Asegurador P&I	Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Limited (Steamship Mutual)
Límite del CRC	27 863 310 DEG (£26 millones)
STOPIA/TOPIA aplicable	No
Límite del CRC y del Fondo	203 millones DEG (£190 millones)
Indemnización total pagada	US\$ 1 332 488 (£804 497) Can\$ 5 000 (£2 841)

La conversión a libras esterlinas se ha efectuado sobre la base del tipo de cambio vigente al 31 de diciembre de 2013.



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 inscrito en las Islas Marshall (42 010 AB) derramó aproximadamente 64 toneladas de fueloil combustible C en aguas del río Restigouche durante las 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 la utilización 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. Al 5 octubre de 2008 la mayor parte de las operaciones de limpieza habían concluido.

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 de la fuga de hidrocarburos en la zona tras la temporada de invierno. Las autoridades locales declararon las operaciones de limpieza concluidas en septiembre de 2009.

Aplicabilidad de los Convenios

En el momento en que tuvo lugar el siniestro, 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 muelle. 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.

Procedimientos civiles

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 la garantía bancaria por parte del propietario del buque.

En septiembre de 2009, la compañía de dragado presentó además una acción judicial 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) de Canadá y el Fondo de 1992, en la que se reclamaban daños materiales debidos a la contaminación del equipo causados por el derrame de hidrocarburos y pérdidas consecuentes por un total de Can\$143 417. Posteriormente, el demandante suspendió la acción interpuesta contra el SOPF.

En junio de 2013, el demandante aceptó una oferta de liquidación íntegra y definitiva de la Steamship Mutual por un total de Can\$5 000. Por consiguiente, en julio de 2013 se retiraron todas las acciones judiciales relacionadas con este siniestro contra el propietario del buque, la Steamship Mutual y el Fondo de 1992.

En octubre de 2013, la Secretaría informó al Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 de que el siniestro estaba cerrado.

El puerto de Dalhousie.



Redfferm

Fecha del siniestro	30 de marzo de 2009
Lugar del siniestro	Isla Tin Can, Lagos (Nigeria)
Causa del siniestro	Hundimiento de una gabarra después de una operación de trasbordo
Cantidad de hidrocarburos derramados (aproximada)	Se desconoce. Los informes varían desde los residuos de hidrocarburos a bordo hasta una cantidad entre 100 y 650 toneladas
Zona afectada	Isla Tin Can, Lagos (Nigeria)
Estado de abanderamiento del buque	Nigeria
Arqueo bruto	430
Asegurador P&I	No está asegurado o se desconoce el asegurador
Límite del CRC	Se calcula en 4,51 millones DEG (£4,2 millones)
STOPIA/TOPIA aplicable	No
Límite del CRC y del Fondo	203 millones DEG (US\$190 millones)
Indemnización total pagada	Ninguna

La conversión a libras esterlinas se ha efectuado sobre la base del tipo de cambio vigente al 31 de diciembre de 2013.



Datos relativos al mapa ©2013 Google

Siniestro

El 30 de marzo de 2009, la gabarra *Redfferm* (430 AB) se hundió en la isla Tin Can, Lagos (Nigeria). Las circunstancias del siniestro no están claras y no se sabe cuál fue la causa que provocó el hundimiento. No obstante, se cree que, tras una operación de trasbordo desde el buque tanque *MT Concep* en la que se utilizaron varias naves, entre ellas las gabarras *Abiding Grace* y la *Redfferm*, este última se hundió en la zona circular de la cuenca fluvial cerca del muelle del puerto de la isla Tin Can, derramando su carga de fueloil con un bajo punto de fluidez (LPFO) y causando la contaminación del litoral colindante. No ha sido posible verificar la cantidad de hidrocarburos a bordo o la cantidad que se ha derramado realmente. No se le informó del siniestro a la Secretaría hasta finales de enero de 2012.

Impacto

Nueve meses después del derrame procedente de la gabarra *Redfferm*, la Agencia Nacional de Detección y Respuesta ante Derrames de Hidrocarburos (NOSDRA) encargó a una empresa de peritos tasadores que realizara una estimación de la pérdida de ingresos sufrida por las cinco comunidades de la isla Snake, cuyos estanques piscícolas habían resultado supuestamente afectados por el derrame de la *Redfferm*. En la evaluación se llegó a la conclusión de que, en un período de cinco meses, el valor global de la indemnización correspondiente a propiedades, intereses y derechos de 316 pescadores particulares de las cinco comunidades ascendía a NGN 18,96 millones.

Sin embargo, una evaluación realizada por esas mismas cinco comunidades, pero que incluía a 847 demandantes, cada uno de los cuales poseía varias redes de pesca, y que incluía también reclamaciones por los daños sufridos en los motores de las embarcaciones, pintar de nuevo las embarcaciones, los daños ocasionados a las cosechas económicas y “perjuicios” ascendía a NGN 150,9 millones.

Posteriormente, el Fondo de 1992 recibió una evaluación relativa a 63 comunidades por un valor de NGN 1 890 millones, aumentada después a NGN 2 800 millones, una reclamación relativa a 102 comunidades por un valor de US\$16,25 millones, aumentada después a US\$26,25 millones cuando se presentó al tribunal, y, en las sesiones de abril de 2013 del Comité Ejecutivo del Fondo de 1992, un informe sobre la situación del Gobierno de Nigeria con una reclamación por un valor de US\$92,62 millones.

Operaciones de lucha contra el derrame

Se informó a la Agencia de Administración y Seguridad Marítima de Nigeria (NIMASA) y a NOSDRA pocas horas después de que se produjera el derrame, pero debido a la escasez de recursos y al anochecer que se avecinaba no se adoptó ninguna medida para detener el derrame hasta el día siguiente, 31 de marzo de 2009.

Un informe de la Autoridad Portuaria de Nigeria (NPA) indica que, aproximadamente a las 7.50 horas del 31 de marzo de 2009 (el día siguiente al del hundimiento de la *Redfferm*) se observó que el buque tanque *MT Concep* estaba amarrado en el centro de la corriente y descargaba LPFO en una segunda gabarra en torno a la cual se podían apreciar hidrocarburos. El 31 de marzo de 2009, las autoridades iniciaron las operaciones de limpieza con ayuda de raseras para recuperar los hidrocarburos que habían quedado varados en el muelle del puerto.

Nuevos estudios realizados al día siguiente indicaban la presencia de hidrocarburos varados en dirección a la costa septentrional y en la costa meridional de la isla Tin Can. Al parecer, también quedaron varados hidrocarburos en la costa septentrional de la isla Snake y de la isla Sagbokeji, en las que existen numerosas comunidades, pero, debido a la escasez de recursos y por motivos de seguridad de la dotación de limpieza, en dichos lugares no se realizaron operaciones de limpieza o, si se hicieron, fueron escasas.

Las operaciones de limpieza continuaron en los días siguientes con la ayuda de jóvenes de la zona, que recogieron los hidrocarburos en canoas, y con la asistencia de los servicios profesionales de African Circle. Dichas operaciones de limpieza se concentraron en las zonas del astillero de Apapa Boat Yard, Folawiyo, la dársena de Nedo Gas, el muelle Lister, el Liverpool Bridge y el Federal Palace Hotel.

El 6 de abril de 2009, mientras continuaban las operaciones de limpieza, se inició la operación para reflotar la *Redfferm* con la ayuda de una gabarra grúa.

Finalmente, el 9 de abril de 2009 se logró poner de nuevo a flote a la *Redfferm*, cuando Concel Engineering Nigeria Ltd. (propietario del *MT Concep*/fletador de la *Redfferm*) pagó NGN 5 750 000 por el reflote de la gabarra. Las operaciones de limpieza del litoral finalizaron el 22 de abril de 2009. Posteriormente, la NPA presentó una factura por el coste de dichas operaciones. En un memorando, la NPA enumera los materiales y los costes del personal de los complejos de Tin Can y Apapa Port desplegado para realizar las operaciones, todo lo cual asciende a NGN 101 400.

Una vez concluidas las operaciones de limpieza, la NPA impuso a Concel Engineering Nigeria Ltd., propietario del buque tanque *MT Concep*, la suma de US\$52 000. Concel Engineering Nigeria Ltd. declinó toda responsabilidad por el siniestro de contaminación y alegó que quien debía pagar era el propietario de la gabarra *Redfferm*.

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.

En el momento del siniestro, el propietario de la *Redfferm* era el Capitán Orizu, pero se desconoce su paradero actual.

El buque tanque *MT Concep* era propiedad de Concel Engineering Nigeria Ltd., que también había fletado la gabarra *Redfferm*. La compañía Thame Shipping Agency Ltd., actuaba en calidad de agente de los propietarios del *MT Concep* y la *Redfferm*.

El artículo VII.1 del CRC de 1992 dispone lo siguiente:

“El propietario de un buque matriculado en un Estado Contratante, que transporte más de 2 000 toneladas de hidrocarburos a granel como carga, estará obligado a mantener un seguro u otra garantía financiera, como una garantía bancaria o un certificado expedido por un fondo internacional de indemnización, por las cuantías que se determinen aplicando los límites de responsabilidad estipulados en el artículo V, párrafo 1, de modo que quede cubierta la responsabilidad nacida de daños ocasionados por contaminación que le corresponda en virtud del presente Convenio”.

Según la información recibida, en el momento del siniestro, la *Redfferm* transportaba menos de 2 000 toneladas de hidrocarburos, por lo que su propietario no debía suscribir el seguro obligatorio de responsabilidad nacida de daños ocasionados por contaminación que se exige a los buques que transportan más de 2 000 toneladas. Parece poco probable que el propietario de la gabarra disponga de activos suficientes para pagar las reclamaciones de indemnización. Por lo tanto, es posible que el Fondo de 1992 tenga que pagar dichas reclamaciones desde el principio y luego decidir si en un futuro intentará recuperar los importes del propietario de la gabarra por vía de recurso.

Investigación sobre las causas del siniestro

Tras ser informada del derrame a principios de 2012, la Secretaría inició investigaciones, tales como solicitar al International Group of P&I Associations (International Group) y a la International Tanker Owners Pollution Federation (ITOPF) detalles de cualquier información que pudieran tener en relación con el siniestro, los buques implicados y la identidad del propietario de la gabarra. La Secretaría no encontró ningún registro de cobertura para ninguna de las naves en un P&I Club parte del International Group, y comprobó que los propietarios de las naves no eran miembros de ITOPF.

En junio de 2012, el Director y varios miembros de la Secretaría viajaron a Nigeria para reunirse con el abogado que representaba a las 102 comunidades que habían incoado una demanda en el tribunal y con los representantes de NIMASA, NOSDRA y la NPA, a fin de investigar las circunstancias del siniestro, recopilar datos y visitar el lugar en el que se produjo el derrame.

La Secretaría encargó a sus abogados nigerianos que emprendieran una investigación preliminar de los hechos. Asimismo la Secretaría se puso en contacto con NIMASA y solicitó su ayuda para proporcionar más detalles acerca del siniestro.

Junta de Investigación Marítima

En febrero de 2013, el Ministerio Federal de Transporte de Nigeria estableció una Junta de Investigación Marítima para el siniestro de la *Redferm*, que empezó a reunirse en marzo de 2013 y escuchó las declaraciones de 24 testigos y examinó una gran cantidad de pruebas documentales.

Circunstancias del hundimiento de la gabarra *Redferm*

No se ha dado ninguna explicación definitiva de la causa del hundimiento de la *Redferm*. Durante las indagaciones de la Junta de Investigación Marítima, los testigos apuntaron a varias posibilidades, entre ellas un abordaje entre el buque tanque y la gabarra, un exceso de carga, la falta de integridad estructural de la gabarra o una construcción deficiente. De acuerdo con las cartas de queja preparadas por los inspectores de cargas marítimas que se cree que fueron designados por los receptores de hidrocarburos en la central eléctrica donde se descargaron los hidrocarburos de la *Redferm*, la cantidad de hidrocarburos descargados del *MT Concep* a la *Redferm* era mayor que la cantidad descargada de la gabarra a la central eléctrica, y esto se debía a una fuga de hidrocarburos de los tanques de carga de la gabarra a sus compartimentos de flotación. Además, en las cartas de queja se hacía constar que algunas de las escotillas de la gabarra no contaban con medios para cerrarlas herméticamente.

Cantidad de hidrocarburos a bordo en el momento del siniestro

Durante las indagaciones de la Junta de Investigación Marítima se proporcionaron pruebas contradictorias sobre la cantidad de hidrocarburos a bordo en el momento del siniestro. En un informe de NIMASA fechado el 1 de abril de 2009 se indicaba que, cuando comenzó a hundirse a un costado del *MT Concep*, la gabarra se encontraba vacía y que el derrame consistió en la carga residual de los hidrocarburos negros a bordo que había transportado en un viaje anterior hasta la central eléctrica.

Otras pruebas indicaron que en una reunión celebrada el 28 de mayo de 2009 entre representantes de la NPA y Thame Shipping (los fletadores del *MT Concep*), uno de los representantes de esta última empresa confirmó que la gabarra había efectuado dos viajes desde el buque tanque *MT Concep* y que estaba a punto de cargar para emprender el último viaje cuando ocurrió el siniestro. Dicho representante indicó además que los hidrocarburos que quedaban a bordo consistían en aproximadamente 100 toneladas de fueloil de bajo punto de fluidez y que fueron estos los residuos que se habían derramado. Agregó que los receptores de hidrocarburos le habían informado de la existencia a bordo de la *Redferm* de esta cantidad remanente e insistió en que estaba en condiciones de confirmar que los explotadores de la gabarra no manipularon nada indebidamente a bordo antes de cargarla para el siguiente viaje, que se tenía previsto que fuera el último.

La navegabilidad de la gabarra *Redferm*

De acuerdo con documentos presentados a la Junta de Investigación Marítima, la gabarra *Abiding Grace* contaba con una licencia de navegación y certificados internacionales de francobordo, que, sin embargo, habían caducado en diciembre de 2006. Por tanto, la gabarra operaba sin una licencia válida en el momento del siniestro.

Además, la Junta de Investigación Marítima determinó que la gabarra *Redferm* no estaba matriculada en el Registro de buques de Nigeria. Únicamente contaba con un certificado internacional de francobordo de NIMASA válido para las “aguas interiores de Nigeria solamente”. Por

Fecha	Tipo de reclamación	Cuantía de la reclamación	Observación	Situación
Julio de 2009	Evaluación	NGN 150,94 millones (US\$945 150)	Evaluación de cinco comunidades de la isla Snake encargada por estas.	No se presentó al tribunal. Caducada
Febrero de 2010	Evaluación	NGN 18,96 millones (US\$118 700)	Evaluación de NOSDRA de cinco comunidades de la isla Snake.	No se presentó al tribunal. Caducada
Enero de 2013	Evaluación	NGN 1 890 millones (US\$11,86 millones)	El Fondo recibe una evaluación presentada en nombre de 63 comunidades. Inspección efectuada en parte en 2012.	No se presentó al tribunal. Caducada
Febrero de 2013	Evaluación	NGN 2 800 millones (US\$17,6 millones)	Modificación de la evaluación anterior con la inclusión de honorarios.	No se presentó al tribunal. Caducada

Fecha	Tipo de reclamación	Cuantía de la reclamación	Observación	Situación
Marzo de 2012	Reclamación presentada en nombre de 102 comunidades	US\$26,25 millones	Antes de presentar la reclamación al tribunal el abogado de los demandantes señaló que ascendía a US\$16,25 millones, pero cuando se presentó al tribunal, el monto había aumentado a US\$26,25 millones.	Se presentó al tribunal. No caducada
Abril de 2013	Limpieza, rehabilitación, cuestiones sanitarias y otras	US\$92,62 millones	Presentada por la delegación de Nigeria en las sesiones de abril de 2013 del Comité Ejecutivo del Fondo de 1992.	No se presentó al tribunal. Caducada

tanto, ni la *Abiding Grace* ni la *Reddferm* estaban autorizadas para la navegación marítima.

Reclamaciones de indemnización

Tras el siniestro, en los años 2009 y 2010, la NPA, NOSDRA y NIMASA participaron en una serie de reuniones con representantes de cinco comunidades supuestamente afectadas por el derrame.

En esta página y en la 48 se muestran las evaluaciones y reclamaciones presentadas al Fondo de 1992 a octubre de 2013.

Informe sobre la situación presentado por el Gobierno de Nigeria en las sesiones de abril de 2013 del Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 figura *supra*.

De estas reclamaciones y evaluaciones, la única reclamación que no ha caducado es la presentada al tribunal en marzo de 2012 conforme a lo dispuesto en el artículo VIII del CRC de 1992.

Procedimientos civiles

Un abogado, en representación de 102 comunidades supuestamente afectadas por el derrame, presentó una reclamación por un importe de US\$26,25 millones contra el propietario del *MT Concep*, el propietario de la *Reddferm*, Thame Shipping Agency Ltd. (agente del *MT Concep* y de la *Reddferm*) y el Fondo de 1992. La reclamación engloba reclamaciones relativas a las operaciones de limpieza y medidas de prevención de la contaminación (US\$1,5 millones); reclamaciones por daños materiales (US\$2,5 millones); reclamaciones por pérdidas económicas en los sectores de la pesca, la maricultura y la elaboración de pescado (US\$10 millones); reclamaciones por pérdidas económicas en el sector del turismo (US\$1,5 millones); reclamaciones por daños al medio ambiente y pérdidas económicas (US\$750 000) y daños en general (US\$10 millones).

Los expertos del Fondo de 1992 han realizado un análisis de las reclamaciones presentadas que revela que el número reclamado de

embarcaciones por demandante, una media de más de tres embarcaciones dañadas por demandante, es insostenible, al igual que el número de motores dañados, habiéndose reemplazado supuestamente más de 6 000, y el número de motores dañados por demandante. En particular, no se ha aportado prueba documental alguna como apoyo de las reclamaciones presentadas. También parece que el valor medio de reemplazo por red (supuestamente £125 por red) es excesivo en comparación con otras fuentes actuales de precios de artes de pesca. Además, los gastos reclamados por la limpieza de embarcaciones de pesca que supuestamente se habían impregnado de hidrocarburos a causa del siniestro parece excesiva, al igual que el número de reclamantes que supuestamente se han visto afectados por este siniestro. Se afirmó que se habían dañado con los hidrocarburos un total de 21 344 redes, que con una longitud media de 66 metros por red da un total de 1 408 km de redes de enmalle supuestamente dañadas. Los expertos del Fondo de 1992 han indicado que esta densidad de redes parece insostenible dado el área total de la laguna de Lagos, comparado con las pequeñas zonas supuestamente afectadas. En general, los expertos del Fondo de 1992 han concluido que las reclamaciones son excesivas e incongruentes en comparación con otros datos publicados relativos a la zona que supuestamente se vio afectada por el derrame.

El Fondo de 1992 solicitó que se le excluyera de los procedimientos en calidad de demandado y, en cambio, se le incluyera como parte interviniente, dado que la responsabilidad principal del derrame recae en el propietario de la *Reddferm*. El abogado de los demandantes también solicitó una suspensión del procedimiento contra el Fondo de 1992 para que pudiera iniciarse el proceso de evaluación de las reclamaciones sin necesidad de que el Fondo de 1992 tuviera que actuar al mismo tiempo en calidad de demandado en la acción judicial. Sin embargo, posteriormente el abogado de los demandantes se opuso a la solicitud del Fondo de 1992 de que se le excluyera de los procedimientos como demandado y que se le incluyera como parte interviniente. El juez desestimó la solicitud del Fondo, por lo que el Fondo de 1992 apeló contra esta decisión. A octubre de 2013 no se habían adoptado medidas a este respecto.

Otras cuestiones

El propietario y el seguro de la gabarra *Redferm*

Parece ser que no existe información disponible en el Registro de buques de Nigeria relativa a la propiedad de la gabarra en la que recae la responsabilidad principal del derrame. No obstante, se informó verbalmente a la Secretaría de que, en el momento del siniestro, el propietario de la gabarra era el Capitán Orizu. Esto fue confirmado posteriormente, durante las indagaciones de la Junta de Investigación Marítima. Asimismo, se informó a la Secretaría de que, tras el reflote de la *Redferm*, la gabarra fue convertida en un dique flotante. Sin embargo, se desconoce el actual paradero de la gabarra/dique flotante y de su propietario.

NIMASA no dispone de registros, ni detalles del registro ni tampoco información relativa a la *Redferm*. Además, la NPA no posee ningún registro escrito de los movimientos de la gabarra antes del derrame ni de su conversión en dique flotante.

La *Redferm* como nave apta para la navegación marítima

El Artículo I.1 del CRC de 1992 dice así:

“Buque”: toda nave apta para la navegación marítima y todo artefacto flotante en el mar, del tipo que sea, construido o adaptado para el transporte de hidrocarburos a granel como carga, a condición de que el buque en el que se puedan transportar hidrocarburos y otras cargas sea considerado como tal sólo cuando esté efectivamente transportando hidrocarburos a granel como carga y durante cualquier viaje efectuado a continuación de ese transporte a menos que se demuestre que no hay a bordo residuos de los hidrocarburos a granel objeto de dicho transporte.

La Secretaría está investigando si la gabarra *Redferm* es una nave apta para la navegación marítima en virtud del artículo I, párrafo 1, del CRC de 1992. A octubre de 2013, no parece que existan pruebas documentales que demuestren que la gabarra *Redferm* hubiese participado anteriormente en operaciones de trasbordo en el mar. Además, no se

aportaron pruebas a la Junta de Investigación Marítima de que la gabarra se hubiera construido como una nave apta para la navegación marítima de conformidad con las normas de clasificación pertinentes, ya que se construyó sin la aprobación del plan, en contravención de la Ley de la Marina Mercante de Nigeria de 2007 (Nigerian Merchant Shipping Act 2007).

Finalmente, no se presentaron pruebas para demostrar que la gabarra *Redferm* fue en efecto utilizada o certificada en algún momento para el transporte por mar de hidrocarburos persistentes.

Poco antes de la sesión de octubre de 2013 del Comité Ejecutivo del Fondo de 1992, la delegación de Nigeria presentó documentación adicional en relación con el siniestro. A octubre de 2013, el Fondo de 1992 estaba examinando los documentos presentados con la intención de informar sobre esto en la próxima sesión del Comité Ejecutivo del Fondo de 1992.

Consideraciones

En la sesión de octubre de 2013 del Comité Ejecutivo del Fondo de 1992, el Director hizo observaciones sobre muchas dificultades que debían superarse en relación con este siniestro, incluido el hecho de que se había informado al Fondo de 1992 sobre el mismo varios años después de sucedidos los hechos, y que era difícil determinar quién se había visto verdaderamente afectado por el derrame. El Director también observó que el análisis de los expertos del Fondo de 1992 de las reclamaciones presentadas, que reveló un número excesivo e insostenible respecto de las embarcaciones, máquinas y redes alegaron haber sido afectadas por el siniestro. El Director señaló que las dificultades a la hora de determinar quién fue verdaderamente afectado por el derrame, combinado con la dificultad determinar la cuantía de las pérdidas para los demandantes y la falta de pruebas presentadas para demostrar que la gabarra *Redferm* fue en efecto utilizada o certificada para el transporte por mar de hidrocarburos persistentes en algún momento, le hizo imposible recomendar que el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 le encomendara efectuar el pago de indemnización a los demandantes respecto de este siniestro.



La gabarra Redferm hundiéndose en el puerto de la isla Tin Can.

JS Amazing

Fecha del siniestro	6 de junio de 2009
Lugar del siniestro	Ijala, río Warri, estado de Delta (Nigeria)
Causa del siniestro	La perforación del casco del buque durante operaciones de carga debido a una obstrucción submarina en el atracadero
Cantidad de hidrocarburos derramados (aproximada)	1 000 toneladas de fueloil de bajo punto de fluidez
Zona afectada	Río Warri, estado de Delta (Nigeria)
Estado de abanderamiento del buque	Nigeria
Arqueo bruto	3 384
Asegurador P&I	Se dice que no estaba asegurado en la fecha del siniestro, aunque antes y después estuvo asegurado por South of England P&I Club (en liquidación)
Límite del CRC	4,51 millones DEG (£4,2 millones)
STOPIA/TOPIA aplicable	No
Límite del CRC y del Fondo	203 millones DEG (£190 millones)
Indemnización total pagada	Ninguna

La conversión a libras esterlinas se ha efectuado sobre la base del tipo de cambio vigente al 31 de diciembre de 2013.



Datos relativos al mapa ©2011 Europa Technologies, Google

Siniestro

El 6 de junio de 2009, el buque tanque *JS Amazing* inscrito en Nigeria derramó una cantidad aproximada de 1 000 toneladas de fueloil con un bajo punto de fluidez (LPFO) en el río Warri, en el estado de Delta (Nigeria).

El 5 de junio de 2009, el *JS Amazing* había recibido órdenes de proceder al atracadero de carga II de la refinería, propiedad de Nigerian National Petroleum Corporation (NNPC), para cargar 5 000 toneladas de LPFO. La operación de carga empezó el 5 de junio de 2009, pero poco después de medianoche se observó una fuga de hidrocarburos del casco del buque. En la madrugada del 6 de junio, poco después de que se suspendiera la carga, el buque se escoró unos 45° a babor. Los hidrocarburos continuaron derramándose.

Al día siguiente, una inspección submarina reveló que el costado babor del casco del buque había sido perforado por dos tubos de hierro de los restos de un duque de alba sumergido debajo del casco del buque.

Se entiende que la fuga de hidrocarburos del buque tanque cesó el 11 de junio de 2009 cuando se cortaron los dos tubos de hierro de los restos del duque de alba y se estabilizó el buque.

No se informó del siniestro al Fondo de 1992 hasta mayo de 2011. La noticia del siniestro no se divulgó ampliamente fuera de Nigeria, y las investigaciones preliminares llevadas a cabo por el Fondo de 1992 no proporcionaron gran cantidad de información en relación con el derrame procedente del *JS Amazing*, o la identidad del propietario del buque.

Impacto

Según un memorando interno de Pipeline and Product Marketing Company (PPMC), la cantidad total de hidrocarburos a bordo del *JS Amazing* antes del siniestro era de 3 338,6 toneladas. Tras el siniestro, se bombearon 2 303,8 toneladas de la nave. Por lo tanto, se cree que unas 1 000 toneladas de hidrocarburos se derramaron en el río Warri en los días que siguieron al siniestro.

Visita conjunta de NOSDRA y PPMC a la zona afectada

Algunos días después del derrame, se notificó al Organismo nacional de detección y lucha contra derrames de hidrocarburos (NOSDRA) de que el impacto del derrame había afectado a unas 12 comunidades. Poco después del siniestro, NOSDRA realizó una visita de investigación conjunta con PPMC para evaluar el efecto del derrame en el medio ambiente y en las comunidades afectadas. Entre julio y septiembre de 2009 NOSDRA y PPMC visitaron 232 comunidades e hicieron un inventario de cada comunidad.

Como resultado de la visita, NOSDRA pidió a PPMC que adoptara medidas inmediatas para limpiar y remediar las zonas afectadas. A diciembre de 2009, PPMC no había cumplido la petición de NOSDRA de limpiar las zonas afectadas, por lo que NOSDRA le impuso una multa por NGN 1 millón.

En septiembre de 2010, NOSDRA incoó un procedimiento judicial contra PPMC por no limpiar ni remediar las zonas afectadas y por no pagar la multa. El procedimiento concluyó en mayo de 2012 cuando el juez declaró que:

- PPMC había infringido la legislación al no limpiar la zona afectada por el derrame del *JS Amazing*;
- PPMC debía pagar la multa de NGN1 millón a NOSDRA; y
- PPMC debía proceder a la limpieza y remediación inmediata de los lugares afectados según las instrucciones impartidas.

Se desconoce si PPMC llevó a cabo las operaciones de limpieza y remediación o si ha pagado la multa.

Evaluación de los daños

En julio de 2009 NOSDRA contrató a una firma de peritos y tasadores para que elaborara un informe de evaluación de los daños en nombre de 245 comunidades presuntamente afectadas por el siniestro. En el informe se llegó a la conclusión de que las pérdidas y lesiones sufridas, los daños a la propiedad y los perjuicios a intereses y derechos de las comunidades como resultado del derrame del *JS Amazing* sumaban NGN 2 241 millones.

En 2010, como resultado de la presión por parte de varios grupos de comités establecidos tras el siniestro, PPMC pagó a varias comunidades la suma total de NGN 30 millones.

En julio de 2011, PPMC designó un tasador para evaluar los daños junto con un comité de NNPC establecido para tramitar la evaluación y el pago de indemnización. No se conocen los resultados de la evaluación ni si PPMC ha pagado una indemnización adicional.

Estudio de evaluación del impacto socioeconómico tras el derrame

Conforme a la legislación nigeriana, NOSDRA encargó un estudio de evaluación del impacto socioeconómico tras el derrame. Una firma de consultores ambientales se encargó de dicho estudio. El trabajo sobre el terreno se llevó a cabo entre el 15 de julio y el 15 de agosto de 2009 (aproximadamente entre 6 y 10 semanas después del siniestro) y consistió en la recogida y análisis de muestras del suelo, aguas superficiales y sedimento. Además, se tomaron muestras del suelo en la superficie y el fondo, aguas superficiales y sedimentos de los estanques piscícolas en varios emplazamientos.

El estudio incluye una lista de 100 comunidades afectadas por el derrame de LPFO del *JS Amazing*. Dicho estudio establece que todas las muestras de agua contenían rastros de metales pesados, aunque en niveles muy inferiores a los niveles de intervención del Departamento de Recursos Petroleros (DPR); y señala que varios de los lugares gravemente afectados se encontraban en un radio de 7,5 kilómetros del lugar del derrame.

El estudio concluye que las muestras de suelo recogidas no mostraban un incremento significativo de concentraciones de metales pesados, ya que todas estaban por debajo de los niveles de intervención establecidos por el DPR, pero que había sedimentos en el fondo ‘gravemente afectados’ alrededor del pantalán de carga de PPMC donde se produjo el derrame y en otras tres zonas o estanques piscícolas donde las concentraciones de hidrocarburos de petróleo excedían los niveles de intervención del DPR. El estudio incluye también la lista de otras dos categorías, a saber, zonas ‘moderadamente afectadas’ y ‘poco afectadas’, que al parecer han sido clasificadas sobre la base de las lecturas de sedimentación obtenidas por el estudio sobre el terreno.

El informe también señala la presencia de hidrocarburos de petróleo en todos los lugares dentro de la zona de estudio. Se sugiere que esta situación podría indicar un nivel de presencia de hidrocarburos anterior al derrame del *JS Amazing*.

Operaciones de lucha contra el derrame

En un principio, el administrador del puerto de Warri notificó el siniestro a las Autoridades Portuarias de Nigeria en las primeras horas del 6 de junio de 2009. Aproximadamente al mismo tiempo, un miembro de una de las comunidades afectadas notificó a NOSDRA. Posteriormente esa mañana, varios funcionarios de NOSDRA, miembros de la comunidad y representantes de NNPC acudieron a la zona del pantalán.

Las operaciones de lucha contra el derrame empezaron el 6 de junio de 2009 con la movilización de un equipo y material de lucha contra el derrame. Además, se contrató a Clean Nigeria Associates para ayudar

en la operación de limpieza con raseras. La cantidad de hidrocarburos recuperados en los días que siguieron al siniestro parece haber sido mínima. Parece ser que hasta el 10 de junio de 2009 no se colocaron barreras flotantes alrededor del buque tanque para limitar la contaminación al río Warri con mareas y, en todo caso, las operaciones de limpieza se restringieron a la zona inmediata alrededor del buque tanque.

El buque tanque recuperó su estabilidad inicial el 11 de junio de 2009. En 2011, los restos sumergidos del buque de alba fueron retirados finalmente del pantlán de NNPC.

Aplicabilidad de los Convenios

Nigeria es 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 *JS Amazing* en virtud del CRC de 1992 se estima en 4,51 millones DEG.

Investigación sobre la causa del siniestro

En marzo de 2012, el Ministerio Federal de Transportes de Nigeria estableció una Junta de Investigación Marítima a fin de investigar la causa del derrame.

Mala maniobra del buque

La Junta de Investigación Marítima observó que la nave atracó de modo inadecuado con insuficientes cabos de amarre y que a medida que la marea subía, fue empujando la popa de la nave a unos diez metros del pantlán. Como consecuencia, la proa fue impulsada contra el pantlán donde la nave chocó con los restos del buque de alba sumergido. Parece ser que cuando las condiciones mareales cambiaron, ningún miembro de la tripulación tendió los cabos de amarre.

Falta de documentación de la dotación mínima de seguridad

El informe de la Junta de Investigación Marítima puso de manifiesto que el buque no disponía de una dotación suficiente dado que:

- i. no había oficial de guardia;
- ii. el jefe de máquinas carecía de competencia certificada para ese puesto; y
- iii. no había un primer oficial de máquinas, algo inusual para una nave de este tamaño.

Capitán y tripulación no cualificados

El informe de la Junta de Investigación Marítima también puso de manifiesto que:

- i. el capitán del *JS Amazing* no estaba certificado para asumir el mando de un buque de tal arqueado bruto y no poseía un certificado/aprobación avanzado en operación a bordo de buques tanque, que era necesario para un buque como el *JS Amazing*;
- ii. el capitán no conocía los certificados que debía llevar el buque, ni la obligación de cumplir con las disposiciones del Código Internacional

de Gestión de la Seguridad (IGS), ni las publicaciones náuticas pertinentes que debía llevar el buque o los procedimientos de emergencia a seguir tras un siniestro; y

- iii. el capitán no conocía las disposiciones del CRC de 1992 ni la necesidad de enviar el certificado de seguro (tarjeta azul) del asegurador a NIMASA para la expedición del certificado CRC.

Además, en el curso de la investigación, el capitán declaró que no podía encontrar la mayor parte de los certificados pertinentes que se requieren en el marco del derecho nigeriano y del derecho internacional.

Cobertura de seguro del *JS Amazing*

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 negaron a divulgar cualquier tipo de información sobre las medidas adoptadas o la identidad de sus aseguradores. Posteriormente, se informó a la Secretaría de que el *JS Amazing* estaba asegurado con el South of England P&I Club.

Entre las pruebas documentales presentadas a la Junta de Investigación Marítima había copias de:

- a. un certificado de inscripción del South of England P&I Club correspondiente a la póliza de seguro del año 2008; y
- b. un certificado (tarjeta azul) proporcionado como prueba del seguro conforme al artículo VII del CRC de 1969 y al artículo VII del CRC de 1992 para el periodo comprendido entre julio de 2010 y enero de 2011, enviado por el South of England P&I Club a NIMASA.

Aunque se ha proporcionado una prueba del seguro con el South of England P&I correspondiente a las pólizas de seguro de los años 2008 y 2010, no se facilitó ningún certificado de seguro correspondiente a la póliza del año 2009, cuando se produjo el siniestro. En el interrogatorio en la Junta de Investigación Marítima, el representante del propietario del buque afirmó que los propietarios habían pagado anualmente la cobertura de seguro al corredor desde 2005 y que el buque estaba asegurado en la fecha del siniestro.

Reclamaciones de indemnización

Después del siniestro, ocurrido en junio de 2009, NOSDRA realizó una visita de investigación conjunta con PPMC para evaluar el efecto del derrame en el medioambiente y en las comunidades afectadas.

En julio de 2009 NOSDRA contrató a una firma de peritos y tasadores para que elaborara un informe de evaluación de los daños en nombre de 245 comunidades presuntamente afectadas por el siniestro. En el informe se llegó a la conclusión de que las pérdidas sufridas, los daños a los bienes y a intereses y derechos de las comunidades como resultado del derrame del *JS Amazing* sumaban NGN 2 241 millones.

En mayo de 2012, 14 representantes de 248 comunidades que no se nombran presuntamente afectadas por el derrame presentaron una reclamación por valor de NGN 30 500 millones contra el Fondo de 1992, entre otros demandados.

Posteriormente, algunos de los representantes facilitaron información en nombre de un total de 189 comunidades para que fuera examinada por la Secretaría. La información presentada era incompleta y, en ciertos casos, consistía únicamente en fotografías individuales de los demandantes o copias de tarjetas electorales, de las cuales muy pocas aportaban pormenores acerca del oficio de los demandantes. En muchos otros casos la reclamación consistía únicamente en una hoja de cálculo en que se detallaba cada reclamación, también en este caso sin pruebas justificativas. Además, no se facilitaron datos oficiales que confirmaran el número de demandantes que supuestamente viven en las comunidades o en general en la zona del río Warri.

Análisis de las reclamaciones presentadas

La información presentada en nombre de 189 comunidades se facilitó a los expertos del Fondo de 1992 para su consideración. Su examen reveló que las 189 comunidades representaban a unos 21 000 demandantes individuales y que sumaban NGN 18 015 millones. Las pérdidas reclamadas se referían principalmente a daños a equipo de pesca, pérdida de ingresos de la pesca, daños a árboles y a cosechas de importancia económica, daños generales a las comunidades, desplazamientos y daños ecológicos y daños a santuarios ancestrales. En el caso de algunas reclamaciones, solo se han calculado daños por pérdidas relacionadas con la actividad pesquera (daños a equipo o pérdida de ingresos, o, en algunos casos, ambos). En otras, se reclaman pérdidas generales para la totalidad de la comunidad.

Las pérdidas reclamadas por un valor de NGN 850 000 por demandante, representaban un promedio de pérdida de ingresos de 14 años de un sueldo anual medio de NGN 60 000, según se indica en el informe de la evaluación del efecto posterior al derrame realizado por NOSDRA.

El número de demandantes (más de 21 000) excedía con mucho los datos al respecto que figuran en el informe de la evaluación del efecto posterior al derrame, en el que se sugería un total aproximado de 3 200 pescadores en el conjunto de las 245 comunidades presuntamente afectadas por el derrame del *JS Amazing*.

La diferencia media general entre el número de artículos incluidos en las reclamaciones y el que figuraba en los informes de la visita de inspección conjunta corresponde a una relación de 65:1. Los expertos del Fondo de 1992 consideran que esto no es convincente y sugieren que apunta a un alto grado de sobrevaloración en una serie de reclamaciones.

Los expertos del Fondo de 1992 también habían señalado que el número de artículos de pesca no era factible para la zona del río que se considera. Por ejemplo, en el caso de unas redes de enmalle de una supuesta longitud de 65 metros, la longitud total de las redes sería de unos 3 200 km.

Además, dado que en el momento del siniestro el nivel del río era superior a lo normal debido a las inundaciones, era improbable que, debido a la gran velocidad de las corrientes, en el momento del siniestro se estuviesen utilizando muchas redes de enmalle.

Procedimientos civiles

Se han iniciado cinco procedimientos judiciales:

- i. por NOSDRA contra PPMC;
- ii. por varias comunidades contra el propietario del buque;
- iii. por el propietario del buque por resarcimiento de los daños al buque;
- iv. por 248 comunidades para el pago de indemnización; y
- v. por demandantes para el embargo del *JS Amazing*.

No obstante, de éstos solo un procedimiento judicial involucra al Fondo de 1992, tal y como de detalla a continuación.

Procedimiento judicial iniciado por 248 comunidades para el pago de indemnización

En mayo de 2012 representantes de 248 comunidades supuestamente afectadas por el derrame presentaron una reclamación de NGN 30 500 millones contra el propietario del buque, los liquidadores conjuntos del South of England P&I Club y el Fondo de 1992.

En julio de 2012 el Fondo de 1992 solicitó que no se le reputara como parte demandada, sino que se le autorizara a ser parte interviniente, alegando que la responsabilidad principal del primer nivel de indemnización recae en el propietario del buque, aunque reconoció que podría pedirse al Fondo de 1992 que pagara indemnización si la cuantía excedía el límite de responsabilidad del propietario del buque.

En febrero de 2013 el abogado nigeriano contratado por el Fondo de 1992 recomendó que el caso se trasladara del Tribunal Superior Federal de Asaba a un nuevo Tribunal Superior Federal creado en Warri, estado de Delta, y, como consecuencia, la moción del Fondo de 1992 para excluirse de la parte demandada y reintegrarse como parte interviniente fue aplazada.

En junio de 2013 el propietario del buque pidió que se desestimara el procedimiento judicial iniciado por los demandantes basándose en un argumento jurídico relacionado con la falta de jurisdicción del tribunal para conocer del caso y con una notificación inadecuada del procedimiento a los demandados.

Procedimiento judicial iniciado por 248 comunidades para el embargo del *JS Amazing*

En marzo de 2013, ante la solicitud presentada por los demandantes, el tribunal ordenó el embargo y detención del *JS Amazing* a la espera de la provisión de una garantía bancaria para cubrir la reclamación de los demandantes, o en su defecto el depósito en el tribunal de NGN 30 500 millones. A octubre de 2013, no se había facilitado más información acerca del estado de este procedimiento judicial.

Otras cuestiones

Certificado de inscripción del South of England P&I Club (correspondiente a la póliza del año 2008)

Pese a no haberse proporcionado documentos de la póliza del año 2009, el certificado de inscripción para la póliza del año 2008 establece que:

“El presente certificado de inscripción proporciona cobertura de responsabilidad únicamente respecto de la carga a bordo del buque inscrito de conformidad con el artículo 29A del Reglamento de asociación de South of England, cuando dicha carga consiste en líquidos homogéneos a granel de naturaleza no persistente”.

Por tanto, el buque tanque no estaba asegurado con la póliza de seguro del año 2008 para transportar hidrocarburos persistentes de origen mineral tal y como se define en el artículo I del CRC de 1992.

Certificado de clase del casco y la maquinaria (correspondiente a la póliza del año 2010)

Entre los documentos presentados a la Junta de Investigación Marítima figuraba un certificado de clase del casco y la maquinaria expedido por el International Naval Surveys Bureau en 2010, en el que constaba que la nave no estaba clasificada para transportar combustibles pesados.

Por tanto, en 2010 la nave no estaba diseñada para transportar hidrocarburos pesados de los tipos cubiertos en el artículo I del CRC de 1992.

Liquidación del South of England P&I Club

En 2011, el Tribunal Supremo de Bermuda pronunció una orden de liquidación en relación con el South of England P&I Club. El tribunal dispuso también que se designaran liquidadores provisionales conjuntos para supervisar la liquidación del Club.

La Secretaría se puso en contacto con los liquidadores conjuntos para alertarles de la existencia del siniestro y averiguar si disponían de documentación que pudiera ayudarle a identificar al asegurador en el momento del siniestro. Los liquidadores conjuntos señalaron que no habían recibido mucha información acerca del siniestro pero habían sostenido varias conversaciones con el corredor, quien había afirmado que la nave no estaba asegurado con el South of England P&I Club en el momento del siniestro.

A octubre de 2013 la Secretaría no había visto ninguna documentación que indicara que la nave contaba con una póliza correspondiente al año 2009 y parecía que no estaba clasificada para transportar combustibles pesados en 2008 o 2010.

Consideraciones

La investigación de un siniestro que ocurrió hace más de tres años acarrea muchas dificultades intrínsecas a pesar de la colaboración y asistencia prestadas por las autoridades nigerianas desde 2012.

Quedan sin resolver diversas cuestiones, entre ellas las siguientes:

- El hecho de que el propietario del buque no había tomado ninguna medida para pagar íntegramente el primer nivel de indemnización, conforme a lo dispuesto en el artículo III 1) del CRC de 1992;
- el hecho de que la Secretaría no había tenido ante sí prueba alguna de que el *JS Amazing* estuviera asegurado en el momento del siniestro conforme a lo dispuesto en el artículo VII del CRC de 1992;
- el hecho de que en la zona del delta del Níger se refina una gran cantidad de petróleo sin cumplir las normas necesarias y es muy probable que se produjera un cierto grado de contaminación como resultado de estos trabajos, así como de derrames anteriores de hidrocarburos en esta misma zona. Esta situación acrecienta las dificultades a las que se enfrentan los expertos del Fondo en su intento de distinguir entre la contaminación causada por el siniestro del *JS Amazing* y la resultante de derrames anteriores;
- el hecho de que el siniestro ocurrió cuando el casco del buque tanque colisionó contra los restos de un buque de alba sumergido cuya existencia y ubicación conocían las autoridades;
- el análisis de las pruebas presentadas como respaldo de las reclamaciones reveló un alto nivel de sobrevaloración. Por ejemplo, la diferencia media general entre el número de artículos incluidos en las reclamaciones y el que figuraba en los informes la visita de inspección conjunta corresponde a una relación de 65:1; y
- los expertos del Fondo de 1992 señalaron que el número de artículos de pesca reclamados no era factible para la zona del río que se considera. Por ejemplo, tratándose de redes de enmalle de una longitud hipotética de 65 metros, la longitud total de las redes supuestamente dañadas sería de unos 3 200 km.

Habida cuenta de los niveles de contaminación de fondo ya existentes en la zona era sumamente difícil determinar el nivel de los daños sufridos a causa del siniestro del *JS Amazing*.

El Director lamenta que, debido al tiempo transcurrido entre la fecha en que ocurrió el siniestro y la recepción de la notificación del mismo por el Fondo de 1992, los demandantes tendrán muchas dificultades para demostrar sus pérdidas o establecer una relación de causalidad entre los daños y la contaminación.

En octubre de 2013 la delegación de Nigeria presentó documentación adicional en relación con el siniestro, la cual sería examinada por el Fondo de 1992.

Haekup Pacific

Fecha del siniestro	20 de abril de 2010
Lugar del siniestro	Yeosu (República de Corea)
Causa del siniestro	Abordaje y posterior hundimiento
Cantidad de hidrocarburos derramados (aproximada)	0,02 toneladas
Zona afectada	Sin efecto inmediato en la costa
Estado de abanderamiento del buque	República de Corea
Arqueo bruto	1 087
Asegurador P&I	UK P&I Club
Límite del CRC	4,51 millones DEG (£4,2 millones)
STOPIA/TOPIA aplicable	Si. Límite del STOPIA 2006 de 20 millones DEG (£18,7 millones)
Límite del CRC y del Fondo	203 millones DEG (£190 millones)
Indemnización total pagada	US\$136 000 (£82 000)

La conversión a libras esterlinas se ha efectuado sobre la base del tipo de cambio vigente al 31 de diciembre de 2013.



Datos relativos al mapa ©2014 AutoNavi, Google, Kingway, SK planet, ZENRIN

Siniestro

El 20 de abril de 2010 el carguero de asfalto *Haekup Pacific* colisionó con el *Zheng Hang*, un buque granelero construido en 1983 de arqueo bruto de 35 838, al sur de Yeosu (República de Corea). El *Haekup Pacific* llevaba un cargamento de 1 135 toneladas de asfalto embarcado en Ulsan con destino a la isla de Jeju y, como combustible, 23,37 toneladas de fueloil intermedio y 13 toneladas de dieseloil medio.

Como resultado del abordaje con el buque *Zheng Hang*, el *Haekup Pacific* sufrió grandes daños en la aleta de babor a popel y el 21 de abril de 2010 se hundió en aguas de unos 90 metros de profundidad, a 10 millas marinas aproximadamente de la costa de la isla Baekdo (República de Corea), sin que pudiera concertarse la operación de remolque para llevarlo a Yeosu.

Impacto

Aparte del derrame menor inicial de unos 200 litros (aproximadamente un barril) de hidrocarburos, a octubre de 2013 no se había ocasionado un impacto ulterior como resultado del siniestro. No obstante, las autoridades coreanas emitieron órdenes para la extracción de los hidrocarburos y la remoción del naufragio en mayo de 2010, y a octubre de 2013 dichas órdenes seguían vigentes.

Operaciones de lucha contra el derrame

Antes de abandonar el buque la tripulación puso en práctica una serie de medidas para combatir la contaminación, entre ellas el cierre de las tuberías y de los respiraderos de los depósitos de combustible para reducir al mínimo el riesgo de derrame del fueloil intermedio y el dieseloil medio transportados como combustible.

Pese a ello se produjo un derrame menor de unos 200 litros (aproximadamente un barril) de hidrocarburos. El servicio de guardacostas

local dio inicio a una operación de limpieza y ordenó al propietario del buque que observara si se producían más derrames en el lugar en el término de un mes. Durante ese periodo no se observó la presencia de hidrocarburos.

Sin embargo, las autoridades coreanas expidieron una orden para la extracción de los hidrocarburos el 6 de mayo de 2010 y una orden para la remoción del naufragio (con la carga de asfalto a bordo) el 7 de mayo de 2010. El propietario del buque se asesoró con la International Tanker Owners Pollution Federation Ltd. (ITOPF) acerca del posible efecto del siniestro en el medio ambiente. En opinión de ITOPF, la carga de asfalto se solidificaría en el mar frío de 90 m de profundidad sin riesgo para el medio ambiente. Además, sugirieron que, si llegara a escapar, el dieseloil medio se evaporaría rápidamente y cabría esperar que cualquier derrame de fueloil intermedio se alejara del litoral coreano en dirección nordeste por efecto de los vientos y una corriente fuerte.

Posteriormente, el asegurador del propietario del buque, el UK P&I Club, contrató a unos inspectores con el objeto de realizar una exploración ultrasónica del buque, de determinar las corrientes dominantes y de inspeccionar el naufragio con un vehículo telemandado. Los inspectores también analizaron la posibilidad de cumplir con las órdenes de remoción del naufragio y de la carga impartidas por las autoridades coreanas.

Según los informes de inspección el buque yacía sobre la banda de babor a una profundidad de 90 metros, incrustado aproximadamente 1,6 m en un fondo fangoso y arenoso. Se observó que los respiraderos estaban intactos, sin rastro de escapes de hidrocarburos. Se encontró asfalto solidificado en un pasamanos roto, cerca de la zona dañada del casco. Además, se comprobó que era difícil llevar a cabo las inspecciones debido a la fuerza y turbulencia de las corrientes, que detuvieron los trabajos de inspección varias veces. Los inspectores llegaron a la conclusión de que técnicamente era difícil y demasiado peligroso realizar las operaciones de remoción, y que por tanto sería aconsejable dejar el naufragio en el lugar.

Posteriormente, en agosto de 2010, el propietario del buque presentó los informes de ITOPF y de los inspectores a las autoridades coreanas, indicando que:

- a. no se habían observado más escapes de hidrocarburos;
- b. el medio marino no había sufrido efectos adversos; y
- c. no se justificaba efectuar las operaciones de remoción del naufragio (con la carga a bordo) ni de los hidrocarburos.

Desde 2010 no se ha tenido respuesta de las autoridades coreanas y no se han tomado medidas para ejecutar las órdenes de remoción dictadas en 2010. No obstante, las órdenes siguen vigentes ya que todavía no se han revocado oficialmente. De ahí que, en teoría, en algún momento en el futuro podría pedirse al propietario del buque/UK P&I Club que asuman o se hagan cargo de los costes de las operaciones de remoción.

Aplicabilidad de los Convenios

En el momento del siniestro, la República de Corea era 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 buque se calcula en 4,51 millones DEG. Además, el *Haekup Pacific* se inscribió como un “buque pertinente” de conformidad con la definición que figura en el STOPIA 2006, por lo cual la cuantía de limitación aplicable al buque con arreglo al Convenio se incrementa, con carácter voluntario, a 20 millones DEG.

De acuerdo con los términos del STOPIA 2006, el Fondo de 1992 tiene derechos jurídicamente vinculantes a resarcimiento por el propietario del buque de la diferencia entre la cuantía de limitación aplicable al buque tanque en virtud del CRC de 1992 (4,51 millones DEG) y el monto total de las reclamaciones admisibles, o de 20 millones DEG, si esta cifra fuera inferior.

En este caso se han destacado las disposiciones relativas a la caducidad establecidas en el Convenio del Fondo de 1992. El artículo 6 del Convenio del Fondo de 1992 establece que:

“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 transcurridos seis años desde la fecha del suceso que ocasionó los daños.”

También se han destacado las medidas preventivas establecidas en el artículo I del CRC de 1992. El artículo I.6 b) del CRC de 1992 establece que:

‘Daños ocasionados por contaminación’ significa:

- b) el costo de las medidas preventivas y las pérdidas o los daños ulteriormente ocasionados por tales medidas.

El artículo I.7 del CRC de 1992 establece que:

‘Medidas preventivas’: todas las medidas razonables que tome cualquier persona después de que se haya producido un suceso a fin de evitar o reducir al mínimo los daños ocasionados por contaminación.

Por consiguiente, los elementos de las operaciones de remoción de la carga propuestas podrían quedar enmarcados en la definición de ‘medidas preventivas’ que se establece en el artículo I.7 del CRC de 1992.

Reclamaciones de indemnización

Según se informa, el UK P&I Club pagó aproximadamente US\$136 000 por las operaciones de limpieza y preventivas posteriores al siniestro. A juicio de los inspectores contratados por el Club, el trabajo de extracción de los hidrocarburos costaría aproximadamente US\$5 millones, mientras que el coste de las operaciones de remoción del naufragio (con la carga de asfalto a bordo), si es que alguna vez se efectuaran en cumplimiento de las órdenes dictadas en mayo de 2010, podrían llegar a superar los US\$25 millones.

A octubre de 2013 no se habían presentado para su evaluación reclamaciones contra el Fondo de 1992.

Procedimientos civiles

En abril de 2013, el propietario del buque/UK P&I Club entablaron procedimientos judiciales contra el Fondo de 1992 en el Tribunal del Distrito Central de Seúl.

Cuando entabló los procedimientos judiciales contra el Fondo de 1992, el UK P&I Club indicó a la Secretaría que no deseaba seguir recurriendo a los tribunales, sino que su intención era solamente proteger sus derechos con respecto a los costes ya asumidos y su posible reclamación por los costes de las operaciones de remoción antes de que venciera el plazo de tres años contados a partir de la fecha en que se produjo el daño. Indicó además que, debido a que las autoridades coreanas aún no habían retirado oficialmente las órdenes de remoción dictadas en 2010, todavía cabía la posibilidad de que se pidiera al propietario del buque/UK P&I Club asumir o pagar los costes de las operaciones de remoción en algún momento en el futuro.

A este respecto, el UK P&I Club indicó que si el propietario del buque/UK P&I Club y el Fondo de 1992 pudieran convenir en que el daño ocasionado por contaminación, a partir del cual se contaría el plazo de caducidad de tres años contemplado en el párrafo 6, artículo 7 del Convenio del Fondo de 1992, aún no se había producido (ya que todavía no se habían pagado costes con respecto a la posible reclamación por las actividades de remoción), entonces solo cabría aplicar el límite de seis años estipulado en el artículo 6 del Convenio del Fondo de 1992. Suponiendo que tal acuerdo pudiera alcanzarse, el propietario/UK P&I Club retirarían la demanda judicial que habían presentado y quedarían a la espera de las novedades en cuanto a esa posible reclamación hasta que expirara el plazo de seis años. Este acuerdo contractual sería beneficioso para el propietario del buque/UK P&I Club y el Fondo de 1992 ya que ninguna de las partes deseaba proseguir con procedimientos judiciales que podrían resultar muy costosos.

Por tanto, junto con sus abogados coreanos, y teniendo en cuenta que la decisión definitiva acerca de la cuestión de la caducidad correspondería a los tribunales nacionales, el Fondo de 1992 convino los términos de un acuerdo sobre la base de que, habida cuenta de que las operaciones de remoción todavía no se habían realizado y el propietario del buque/UK P&I Club todavía no habían asumido los costes calculados, el daño

con respecto a la reclamación por la operación de remoción todavía no se había producido a los efectos de lo dispuesto en el artículo 6 del Convenio del Fondo de 1992.

Como resultado de la firma de ese acuerdo, en junio de 2013 se retiró la acción judicial incoada por el propietario del buque/UK P&I Club. A octubre de 2013 las partes estaban a la espera de novedades en relación con las órdenes de remoción y las operaciones de remoción.

Alfa I

Fecha del siniestro	5 de marzo de 2012
Lugar del siniestro	Bahía de Elefsis, El Pireo (Grecia)
Causa del siniestro	Abordaje con el pecio de un buque sumergido
Cantidad de hidrocarburos derramados (aproximada)	330 toneladas
Zona afectada	Contaminación de unos 13 kilómetros del litoral de la bahía de Elefsis, cerca de El Pireo (Grecia)
Estado de abanderamiento del buque	Grecia
Arqueo bruto	1 648
Asegurador P&I	Aigaion Marine Insurance (Grecia) – cobertura de seguro limitada a €2 millones (£1,7 millones) y aplicable solo a hidrocarburos no persistentes
Límite del CRC	4,51 millones DEG (£4,2 millones)
STOPIA/TOPIA aplicable	No
Límite del CRC y del Fondo	203 millones DEG (£190 millones)
Indemnización total pagada	Ninguna

La conversión a libras esterlinas se ha efectuado sobre la base del tipo de cambio vigente al 31 de diciembre de 2013.



Datos relativos al mapa ©2013 Basarsoft, Google

Siniestro

El 5 de marzo de 2012, el buque tanque *Alfa I* (1 648 AB) chocó contra un objeto sumergido, el pecio del buque *City of Mykonos*, cuando cruzaba la bahía de Elefsis, cerca de El Pireo (Grecia). El impacto perforó las planchas del fondo del casco del *Alfa I* sobre una longitud de unos 30 metros. Poco después del siniestro, el *Alfa I* se escoró a estribor y se hundió. El *Alfa I* se sumergió a una profundidad de 18 a 20 metros, quedando la popa en contacto con el fondo marino, mientras que la proa aún era visible sobre la superficie. El siniestro tuvo como consecuencia la trágica pérdida de la vida del capitán.

El *Alfa I* fue construido en 1972 como buque tanque de casco sencillo con 12 tanques de carga y posteriormente se convirtió en un buque tanque de doble casco. En el momento del siniestro se mencionó que el *Alfa I* transportaba unas 2 070 toneladas de carga, que comprendía 1 500 toneladas de fueloil N° 2, 300 toneladas de fueloil N° 1 y 270 toneladas de gasoil. Se desconocen la cantidad exacta y las especificaciones de la carga y el combustible a bordo en el momento del siniestro. Tras el hundimiento del buque, se derramó una cantidad desconocida de hidrocarburos a través de los registros, los orificios de ventilación y los tubos de sonda situados en la cubierta.

Impacto

Los hidrocarburos contaminaron unos 13 kilómetros a lo largo del litoral de la bahía de Elefsis y diversas playas locales de Loutropyrgos, Neraki y Nea Peramos, así como la isla de Salamina (Faneromeni y Batsi). Además, se informa de que los hidrocarburos impactaron en algunas zonas del litoral rocoso menos accesibles y en una base naval.

Operaciones de lucha contra el derrame

Operaciones en el mar

El propietario del buque contrató los servicios de una empresa de salvamento, a través de un contrato de salvamento y los submarinistas empleados por dicha empresa contuvieron el derrame de hidrocarburos en el agua cerrando y estrechando los registros, los orificios de ventilación y los tubos de sonda. No se ha informado de nuevos escapes de hidrocarburos.

Se estableció un perímetro formado por dos conjuntos de barreras de contención alrededor del pecio del buque tanque, anclados a intervalos regulares, para mantenerlo en las condiciones climáticas imperantes.

Las actividades de salvamento ulteriores se centraron en la retirada de la carga del *Alfa I* mediante ‘hot tapping’ (derivación sobre tubería en carga), técnica que consiste en perforar cada tanque de carga y bombear el contenido para extraerlo. Los salvadores recuperaron unos 1 579 m³ de fueloil pesado (fueloil N° 2), unos 158 m³ de hidrocarburos de origen marino (fueloil N° 1) y unos 94 m³ de lavazas del pecio del buque tanque entre el 13 de marzo y 28 de abril de 2012.

La naturaleza viscosa de la carga y el equipo empleado durante la retirada de hidrocarburos retrasaron las operaciones, sin embargo, los informes presentados por los peritos nombrados por el asegurador del propietario del buque indican que las operaciones de remoción de hidrocarburos del pecio finalizaron el 25 de abril de 2012 y las operaciones de lavado y sellado continuaron hasta el 28 de abril de 2012. Después de las operaciones de remoción de hidrocarburos, los peritos nombrados por el asegurador del propietario del buque pidieron que los contratistas de limpieza presentaran documentación y una estimación de los gastos ocasionados durante la operación, aunque esto no se entregó hasta finales de agosto de 2012.

Se contrató a otra empresa para que efectuara las operaciones de lucha contra el derrame en el mar mediante el uso de buques de recuperación de hidrocarburos, barreras de contención y raseras. Se recuperó una cantidad desconocida de hidrocarburos en el mar con buques que normalmente se utilizan para la retirada de hidrocarburos y desechos en el puerto. Los contratistas de limpieza informaron que se desplegaron unos 1 200 metros de barreras de contención en torno a la zona del siniestro y se usaron raseras para recoger los hidrocarburos. Se entiende que se pidió a los contratistas que rodearan la zona donde se había hundido el buque tanque con dos barreras de contención (una dentro de la otra). Además, se desplegaron supuestamente entre 200 y 300 metros de barreras de contención con el fin de proteger un puerto deportivo y un criadero ostrícola situados en las proximidades.

En febrero de 2013, se notificó al Fondo de 1992 que los contratistas de limpieza retirarían las barreras de contención el 21 de febrero de 2013.

Limpieza del litoral

Se desconoce la cantidad de hidrocarburos que impactó el litoral y la cantidad de material de residuos que se retiró durante las operaciones de limpieza.

Se contrató a la misma empresa encargada de realizar las operaciones de lucha contra el derrame en el mar para que llevara a cabo las operaciones de limpieza manual del litoral afectado. Se empleó entre 30 y 50 personas para la retirada manual de los hidrocarburos y sedimentos contaminados de las playas (en su mayor parte grava y guijarros) depositándolos en bolsas para su eliminación.

Un equipo de limpieza integrado por nueve personas seguía operando en Faneromeni y Salamina el 5 de mayo de 2012. Según los informes proporcionados por los contratistas de limpieza, la limpieza del equipo utilizado durante las operaciones de lucha contra el derrame (con la excepción de las barreras de contención que rodean el buque tanque hundido) se completó alrededor del 5 de junio de 2012. Se entiende que al 30 de junio de 2012 las operaciones de limpieza se habían completado.

Visita de la Secretaría del Fondo de 1992 al lugar del siniestro

En mayo de 2012, el Jefe del Departamento de Reclamaciones y la Responsable de Reclamaciones encargados del siniestro visitaron el lugar del hundimiento y las zonas afectadas por el derrame.

Se informó a la Secretaría de que solo quedaba por limpiar una pequeña zona contaminada por el derrame y de que la mayoría de las operaciones de limpieza habían concluido. Se observó que el lugar donde el buque tanque se había hundido estaba marcado únicamente con barreras flotantes de contención de hidrocarburos y un remolcador de salvamento, y que no se habían colocado boyas marcadoras para advertir a otras naves de la ubicación del buque tanque hundido, o de su proximidad a la superficie del mar. Los expertos contratados por el Fondo y el entonces Jefe de Reclamaciones/Asesor Técnico del Fondo concluyeron que la presencia de dos barreras de contención como perímetro era innecesaria si únicamente una de ellas se utilizaba correctamente. No se observó ningún escape de hidrocarburos del pecio.

Aplicabilidad de los Convenios

Grecia es Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y en el Convenio del Fondo de 1992.

Puesto que el *Alfa I* (1 648 AB) es inferior a 5 000 unidades de tonelaje, la cuantía de limitación aplicable en virtud del CRC de 1992 es de 4,51 millones DEG. La cuantía total disponible para indemnización conforme al CRC de 1992 y al Convenio del Fondo de 1992 es 203 millones DEG.

En consecuencia, si la cuantía total de los daños causados por el siniestro excediera de la cuantía de limitación aplicable en virtud del CRC de 1992, el Fondo de 1992 tendría que pagar indemnización a las víctimas del derrame.

Alternativamente, el Fondo de 1992 estaría obligado a pagar indemnización si el propietario del buque fuera financieramente insolvente para dar pleno cumplimiento a sus obligaciones y la garantía financiera provista no cubriera o fuera insuficiente para satisfacer las reclamaciones

de indemnización, después de que los demandantes hubieran tomado todas las medidas razonables para ejercer los recursos legales de que ellos dispongan (artículo 4, párrafo 1 b), del Convenio del Fondo de 1992).

Grecia es también Parte en el Protocolo relativo al Fondo Complementario. El *Alfa I* es por tanto el primer siniestro que tiene lugar en un Estado Miembro del Fondo Complementario. No obstante, es muy poco probable que el siniestro exceda el límite establecido en el Convenio del Fondo de 1992.

Investigación sobre las causas del siniestro

Se informó a la Secretaría de que las autoridades griegas estaban llevando a cabo una investigación sobre el siniestro, pero que esta, en principio, sería confidencial y solo se pondría a disposición del público en general cuando se remitieran los expedientes a la Fiscalía de Atenas para su publicación.

A principios de 2013, el Fondo de 1992 recibió una copia del informe del Consejo de Investigación de Siniestros Marítimos relativo al siniestro del *Alfa I*.

El Consejo de Investigación de Siniestros Marítimos, en nombre del Gobierno griego, halló que el buque tanque era apto para navegar en todos los aspectos y había sido objeto de una reconstrucción parcial como buque tanque de doble casco. El Consejo consideró que la responsabilidad del siniestro podía atribuirse al capitán, pero que no estaban claros los motivos que le habían inducido a actuar como lo hizo, por lo que quedaban sin resolver varias cuestiones que requerían una investigación ulterior.

El Consejo halló que el capitán del *Alfa I* se había esforzado por reducir las consecuencias del abordaje con el pecio del *City of Mykonos* y evitar así el hundimiento de su buque. Esto se puso de manifiesto por la posición de los mandos de máquinas, los intentos de maniobrar girando el timón, la advertencia a la tripulación y los buques cercanos mediante señales acústicas y los intentos por confirmar que todos los miembros de su

tripulación habían obedecido su orden de abandonar el buque, lo que tal vez le hubiese privado de la posibilidad de salvarse.

Por los motivos antes explicados, el Consejo concluyó que el hundimiento del *Alfa I*, el abandono del buque por su tripulación, la pérdida total de la carga y el fallecimiento de su capitán constituían un accidente marítimo que había sucedido por culpa del capitán del buque tanque.

La Secretaría solicitó al abogado griego contratado por el Fondo de 1992 que averiguara si se habían emprendido otras investigaciones a la luz de los puntos suscitados en el informe del Consejo. A octubre de 2013, la Secretaría se encuentra a la espera de otros pormenores.

Reclamaciones de indemnización

Los contratistas de limpieza han incoado una demanda contra el propietario del buque y su asegurador ante el Tribunal de Primera Instancia de El Pireo por un importe de aproximadamente €15,8 millones. Estas reclamaciones, que están siendo examinadas por el Fondo, se detallan a continuación.

Otras cuestiones

El propietario del buque y la póliza de seguros del *Alfa I*

El *Alfa I* tenía una cobertura P&I con Aigaion Insurance Company, una proveedora de seguros a prima fija, que incluía los riesgos de contaminación. La póliza está sujeta a la legislación y las prácticas inglesas. Dicha póliza cubría únicamente la actividad comercial en aguas griegas y establecía el siguiente límite de responsabilidad:

“Límite único combinado de €2 000 000 por buque para todas las reclamaciones por cualquier accidente o siniestro”

También incluía la siguiente garantía expresa:

“Solo se benefician de la garantía las cargas de hidrocarburos no persistentes” ➤

Fecha de presentación	Categoría de la reclamación	Cuantía reclamada (€)
Junio de 2012	Limpieza por las autoridades griegas	0,26 millones
Agosto de 2012	Reclamación del contratista de limpieza por el periodo del 5 de marzo al 30 de junio de 2012	13,3 millones
Noviembre de 2012	Reclamación del contratista de limpieza por el periodo del 1 de julio al 31 de octubre de 2012	1,05 millones
Enero de 2013	Reclamación del contratista de limpieza por el periodo del 1 de noviembre al 31 de diciembre de 2012	0,54 millones
Enero de 2013	Reclamación del contratista de limpieza por el periodo del 1 al 15 de enero de 2013	0,13 millones
Mayo de 2013	Reclamación del contratista de limpieza por el periodo del 16 de enero al 28 de abril de 2013	0,82 millones
	Total de las reclamaciones presentadas	16,10 millones

El asegurador del propietario del buque expidió certificados (tarjetas azules) a la Autoridad Portuaria principal de El Pireo en materia de responsabilidad en virtud del Convenio sobre el Combustible de los Buques y del CRC de 1992. El certificado, en virtud de lo dispuesto en el CRC de 1992, establecía:

“Certificado expedido como prueba de seguro en virtud de lo dispuesto en el artículo VII del Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1969, y el artículo VII del Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992...

Se certifica que el buque arriba mencionado, mientras sea propiedad de la entidad mencionada *supra*, está cubierto por una póliza de seguro que satisface lo prescrito en A) el artículo VII del Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1969, y B) el artículo VII del Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992, donde y cuando sea aplicable”.

En base a la tarjeta azul, las autoridades griegas, como Estado de abanderamiento, expidieron un certificado de seguro del modo establecido en el anexo del CRC de 1992, en el que, entre otras cosas, se identificaba como asegurador a Aigaion Insurance Company.

Existía una contradicción entre las cláusulas de la póliza de seguro y el certificado (tarjeta azul) expedido al Estado griego por el asegurador del propietario del buque, Aigaion Insurance Company, ya que la póliza de seguro estaba limitada a unos €2 millones, con una garantía expresa que cubría únicamente los hidrocarburos minerales no persistentes. Sin embargo, el certificado (tarjeta azul), provisto por la Autoridad Portuaria principal de El Pireo, afirmaba que había una póliza de seguro en vigor que cumplía con lo dispuesto en el artículo VII del CRC de 1992 “donde y cuando sea aplicable”.

Consideraciones

Respecto de la cobertura de seguro del *Alfa I* existe una contradicción en los términos de la póliza de seguro y el certificado (tarjeta azul) expedido al Estado griego por el asegurador del propietario del buque, Aigaion Insurance Company, debido a que la póliza de seguro se limita a unos €2 millones, con una garantía expresa que permite solamente el transporte de hidrocarburos

minerales no persistentes. No obstante, el certificado (tarjeta azul), provisto por la Autoridad Portuaria principal de El Pireo, afirma que había una póliza de seguro en vigor que cumplía con lo dispuesto en el artículo VII del CRC de 1992 “donde y cuando sea aplicable”.

El Director opina que si el asegurador del propietario del buque rechazara el pago de una indemnización por daños debidos a contaminación bien porque en la póliza de seguro figuraba una garantía (“solo se benefician de la garantía las cargas no persistentes”) o bien porque la póliza se limitaba a €2 millones, el Fondo de 1992 tal vez desee considerar la posibilidad de impugnar los términos del seguro provisto.

Tras las conversaciones mantenidas con abogados griegos e ingleses contratados por el Fondo de 1992, el Director considera que Aigaion Insurance Company sería responsable prima facie del pago de la indemnización por los daños causados por el derrame. Aigaion Insurance Company es el asegurador indicado en el certificado de seguro expedido por las autoridades griegas en la forma en que se especifica en el anexo del CRC de 1992. Por otra parte, el buque tanque podía comerciar en aguas griegas sobre la base de la declaración que figura en el certificado de seguro (tarjeta azul), emitido por Aigaion Insurance Company.

No obstante, el Director es también consciente de que, según el artículo 4, párrafo 1 b) del Convenio del Fondo de 1992, el Fondo de 1992 indemnizará a toda persona que sufra daños ocasionados por contaminación si, de conformidad con lo establecido en el CRC de 1992, esa persona no ha podido obtener del propietario una indemnización plena y adecuada de los daños, después de haber tomado todas las medidas razonables para ejercer los recursos legales de que disponga.

Tal como se sugirió durante la sesión de octubre de 2012 del Comité Ejecutivo del Fondo de 1992, el Director presentó el asunto de las posibles consecuencias de las discrepancias entre las pólizas de seguro, tarjetas azules y certificados expedidos en virtud del CRC de 1992 al Comité Jurídico de la OMI. A octubre de 2013 las opiniones expresadas por el Comité Jurídico de la OMI sobre el asunto están siendo analizadas por el Director y los abogados del Fondo 1992.

Barreras desplegadas alrededor del Alfa I hundido.



Nesa R3

Fecha del siniestro	19 de junio de 2013
Lugar del siniestro	A 1,4 millas marinas aproximadamente del puerto Sultán Qaboos, Mascate (Sultanía de Omán)
Causa del siniestro	Hundimiento
Cantidad de hidrocarburos derramados (aproximada)	Más de 250 toneladas
Zona afectada	Unos 40 km del litoral de Omán
Estado de abanderamiento del buque	Saint Kitts y Nevis
Arqueo bruto	856
Asegurador P&I	Indian Ocean Ship Owners Mutual P&I Club, Sri Lanka
Límite del CRC	4,51 millones DEG (£4.2 millones)
STOPIA/TOPIA aplicable	No
Límite del CRC y del Fondo	203 millones DEG (£190 millones)
Indemnización total pagada	Ninguna

La conversión a libras esterlinas se ha efectuado sobre la base del tipo de cambio vigente al 31 de diciembre de 2013.



Datos relativos al mapa ©2014 AutoNavi, Google

Siniestro

El buque tanque *Nesa R3*, de un arqueo bruto de 856 y construido en 1981, se hundió a 1,4 millas marinas aproximadamente del puerto Sultán Qaboos, Mascate (Omán) el 19 de junio de 2013. Dicho buque cuyo Estado de abanderamiento era Saint Kitts y Nevis, había arribado a ese puerto ese mismo día para hacer una entrega rutinaria de asfalto procedente de Bandar Abbas (República Islámica del Irán).

Cuando estaba esperando la llegada de un práctico, el capitán avisó que el buque se encontraba en peligro y pidió ayuda de emergencia al puerto. De acuerdo con las declaraciones de la tripulación, se produjo una fuerte explosión que sacudió todo el buque, tras lo cual de inmediato comenzó a escorar a estribor. Se adoptaron medidas para corregir la escora pero sin éxito y se ordenó abandonar el buque. Se desconocen tanto la naturaleza exacta de los problemas surgidos como la sucesión de los hechos, que son ahora objeto de investigación por las autoridades omaníes, el propietario del buque y el Estado de abanderamiento.

El puerto desplegó de inmediato todos los medios a su disposición, complementados con la ayuda de las embarcaciones de pesca locales que faenaban en las proximidades, que se dieron cuenta de que el buque estaba en peligro. La situación del la nave empeoró rápidamente y fue imposible evitar que se hundiera, pese incluso a los recursos adicionales disponibles en el lugar. El hundimiento se produjo en menos de 20 minutos desde la llamada de auxilio. Gracias a las operaciones de salvamento fue posible rescatar a nueve de los diez tripulantes del buque antes de que se hundiera a 1,4 millas marinas del puerto.

Después de asegurarse de que su tripulación había sido evacuada sin peligro, el capitán regresó a su alojamiento para sacar los documentos del buque, pero trágicamente perdió la vida con el hundimiento.

Impacto

Cuando sucedió el siniestro, el buque transportaba un cargamento de 840 toneladas de asfalto y, además, cinco toneladas de dieseloil como combustible. Durante el siniestro y el hundimiento posterior del buque se derramó parte del cargamento y del combustible, que seguidamente fueron llevados por el viento y las corrientes a lo largo de unos 40 km del litoral de Omán. A octubre de 2013 no se había determinado la cantidad exacta de carga y de combustible que se había perdido.

El asfalto a bordo del *Nesa R3* era de grado 60/70 y se encontraba almacenado a una temperatura de 122° C para facilitar su manipulación y bombeo. La gravedad específica de este asfalto oscila entre 1,01 y 1,06. Por tanto, es superior a la del agua dulce, y puede llegar a superar a la del agua de mar (1,025), lo cual significa que es capaz de hundirse o sumergirse.

Inmediatamente después del derrame el asfalto se esparció con rapidez, pero, a causa del rápido enfriamiento por el contacto con el agua de mar, se volvió sumamente viscoso y en poco tiempo formó manchas espesas que el viento y las corrientes esparcieron por la costa. Debido a la mayor gravedad específica del asfalto algunas manchas se sumergieron parcialmente, a partir de lo cual resultó más difícil observarlas.

Las observaciones efectuadas en el lugar durante las operaciones de limpieza también permitieron determinar que en aguas poco profundas los hidrocarburos hundidos y sumergidos habían vuelto a desplazarse debido a las altas temperaturas diurnas, contaminando otra vez zonas que ya se habían limpiado de hidrocarburos varados.

Dado que el *Nesa R3* se hundió a una profundidad aproximada de 65 metros, es muy probable que el asfalto que pueda haber quedado en el buque o se pueda haber derramado en las proximidades se haya solidificado y por tanto se encuentre inmovilizado. Las autoridades omaníes efectuaron una inspección del naufragio en septiembre de 2013 con el fin de establecer la cantidad y la condición del asfalto que quedaba a bordo.

Operaciones de lucha contra el derrame

Inmediatamente después del derrame el Gobierno de Omán estableció un Comité Técnico Nacional encargado de determinar y desplegar los medios necesarios para inspeccionar la nave y de establecer la condición en que se encontraba, la causa del siniestro y el estado de la carga. Además, pidió al Centro de ayuda mutua para emergencias en el mar que proporcionara asesoramiento técnico y prestara apoyo a dicho Comité, que se prevé que continúe su labor hasta que se extraigan los hidrocarburos.

Tanto el puerto Sultán Qaboos como el Gobierno central desplegaron medios para recuperar los hidrocarburos del mar. Cuando resultó claro que, pese a ello, parte de los hidrocarburos llegaría a la costa, el Gobierno contrató dos empresas especializadas en la limpieza de derrames de hidrocarburos con sede en Omán para que se encargaran de limpiar la costa bajo la dirección del Comité Técnico Nacional. Las operaciones de limpieza se realizaron no solamente desde tierra, donde el acceso lo permite, sino también desde el mar sirviéndose de buques especiales y embarcaciones de pesca locales para transportar personal y equipo.

A octubre de 2013 se habían recuperado unas 250 toneladas de asfalto y continuaban las operaciones para recoger las concentraciones de hidrocarburos restantes que se habían observado. El asfalto recuperado representaba el grueso de los hidrocarburos flotantes y depositados en la costa. Las operaciones de limpieza posteriores se concentraron en la recuperación de los hidrocarburos sumergidos en las zonas costeras próximas y en la vigilancia de las playas por si ocurría una segunda contaminación. También se está estudiando el posible efecto de los hidrocarburos en las actividades de pesca y de turismo, así como sus consecuencias para la reproducción de las tortugas.

En agosto de 2013 el Comité Técnico Nacional sacó a licitación un contrato para la inspección del naufragio con el fin de determinar la cantidad de hidrocarburos y de combustible que quedaba a bordo y si era necesario efectuar más operaciones de remoción. Dicha inspección tuvo lugar en septiembre de 2013.

En base a los resultados de la inspección submarina del naufragio, el Gobierno de Omán calculó que quedaban a bordo unos 5 000 litros de dieseloil y 1 500 litros de otros lubricantes, además de unas 500 toneladas de asfalto solidificado. Omán consideraba el combustible líquido y los lubricantes que quedaban a bordo como contaminantes potencialmente peligrosos que sería necesario sacar del naufragio. Sin embargo, el Gobierno informó al Fondo de 1992 que no estaba considerando la posibilidad de retirar a la superficie la carga ni el buque hundido.

Las autoridades omaníes solicitaron el apoyo del Fondo de 1992 para hacer frente al siniestro desde un primer momento. El Fondo de 1992 ha suministrado ayuda técnica y apoyo con respecto al carácter razonable de las operaciones efectuadas hasta ahora. El Jefe del Departamento de Reclamaciones/Asesor Técnico del Fondo de 1992 y un experto externo en materia de pesca viajaron a Omán en julio de 2013.

Aplicabilidad de los Convenios

Omán es Parte en el CRC de 1992 y en el Convenio del Fondo de 1992.

El *Nesa R3* tenía un arqueo bruto de 856. Por tanto, la cuantía de limitación aplicable en virtud del CRC de 1992 es de 4,51 millones DEG.

El *Nesa R3* era propiedad de Welance Marine Inc., firma con sede en Charlestown (Saint Kitts y Nevis). La nave fue arrendada sin tripulación a Cyrus Transportation, firma con sede en los Emiratos Árabes Unidos, que se encargó de las operaciones técnicas y comerciales y de dotar de tripulación al buque para el transporte y entrega de asfalto al depósito de asfalto de Cyrus Group situado en Mascate.

El *Nesa R3* transportaba menos de 2 000 toneladas de hidrocarburos persistentes como carga, por lo cual no era necesario que mantuviera un seguro obligatorio en virtud del CRC de 1992. No obstante, el propietario del *Nesa R3* había suscrito una póliza de seguro con Indian Ocean Ship Owners Mutual P&I Club, con sede en Sri Lanka. Sin embargo, a octubre de 2013 no se había establecido si este asegurador había expedido al buque certificados (tarjetas azules) o si este tenía un certificado del CRC de 1992. El asegurador también había indicado que, en todo caso, la póliza del *Nesa R3* no sería de aplicación en este caso puesto que los hidrocarburos procedían de Irán.

El Gobierno de Omán informó al Fondo de 1992 de que se había puesto en contacto con el propietario y los fletadores a través de los representantes legales de estos en Omán y que les pidió que, o bien establecieran un fondo de limitación, o bien suministraran otro tipo de garantía financiera para cubrir sus obligaciones en virtud del CRC de 1992 y para la inspección y posible remoción del buque naufragado y de su carga. A octubre de 2013 el propietario del buque no había establecido tal fondo ni suministrado ninguna otra garantía financiera. Las autoridades omaníes están aplicando medidas con el fin de animar al propietario del buque a establecer el fondo de limitación o depositar una garantía adecuada de un nivel aceptable.

Investigación sobre las causas del siniestro

Las autoridades competentes de Omán, el propietario del buque y la Administración del Estado de abanderamiento del buque, de Saint Kitts y Nevis, comenzaron a investigar la causa del siniestro. A octubre de 2013 estas investigaciones aún están en curso.

Reclamaciones de indemnización

El Ministro de Medio Ambiente de Omán ha presentado al Fondo de 1992 dos reclamaciones por los gastos efectuados por las dos compañías que

realizaron las operaciones de limpieza, por OMR 205 315 y OMR 101 939, que son objeto de examen por el Fondo de 1992.

Se prevé la presentación de otras reclamaciones por operaciones de limpieza y por perjuicios económicos a las actividades de la pesca y del turismo, así como por el coste de la inspección del naufragio.

En vista de que todos los intentos de las autoridades omaníes por obtener una garantía financiera del propietario del buque han sido en vano hasta el momento, hay fuertes indicios de que el propietario del buque no cumplirá sus obligaciones en virtud del CRC de 1992 en cuanto al pago de una indemnización íntegra a las personas que hayan sufrido daños debidos a contaminación como resultado del siniestro.

Como consecuencia, si bien en octubre de 2013 se desconocía si la cuantía total de las reclamaciones admisibles será inferior a la cuantía de limitación aplicable al *Nesa R3*, se prevé que el Fondo de 1992 en todo caso esté obligado a pagar indemnización por este siniestro de conformidad con lo dispuesto en el artículo 4.1 b) del Convenio del Fondo de 1992.

En su sesión de octubre de 2013 el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 autorizó al Director a efectuar pagos de indemnización con respecto a pérdidas admisibles ocasionadas por el siniestro del *Nesa R3* y a reclamar al propietario del buque el correspondiente reembolso.

Asfalto expuesto a la intemperie en una playa en Omán tras el siniestro del Nesa R3.



Fondo de 1992: Resumen de Siniestros

Buque	Fecha del siniestro	Lugar del siniestro	Estado de abanderamiento del buque	Arqueo bruto (AB)	
Siniestro en Alemania	20.06.1996	Costa del Mar del Norte (Alemania)	Desconocido	Desconocido	
<i>Nakhodka</i>	02.01.1997	Islas Oki (Japón)	Federación de Rusia	13 159	
<i>Osung N°3</i>	03.04.1997	Tunggado (República de Corea)	República de Corea	786	
Siniestro en el Reino Unido	28.09.1997	Essex (Reino Unido)	Desconocido	Desconocido	
<i>Santa Anna</i>	01.01.1998	Devon (Reino Unido)	Panamá	17 134	
<i>Milad I</i>	05.03.1998	Bahrein	Belice	801	
<i>Mary Anne</i>	22.07.1999	Filipinas	Filipinas	465	
<i>Dolly</i>	05.11.1999	Martinica	República Dominicana	289	
<i>Erika</i>	12.12.1999	Bretaña (Francia)	Malta	19 666	
<i>Al Jaziah 1</i>	24.01.2000	Abu Dhabi (Emiratos Árabes Unidos)	Honduras	681	
<i>Slops</i>	15.06.2000	El Pireo (Grecia)	Grecia	10 815	
Siniestro en España	05.09.2000	España	Desconocido	Desconocido	
Siniestro en Suecia	23.09.2000	Suecia	Desconocido	Desconocido	
<i>Natuna Sea</i>	03.10.2000	Indonesia	Panamá	51 095	
<i>Baltic Carrier</i>	29.03.2001	Dinamarca	Islas Marshall	23 235	
<i>Zeinab</i>	14.04.2001	Emiratos Árabes Unidos	Georgia	2 178	
Siniestro en Guadalupe	30.06.2002	Guadalupe	Desconocido	Desconocido	
Siniestro en el Reino Unido	29.09.2002	Reino Unido	Desconocido	Desconocido	
<i>Prestige</i>	13.11.2002	España	Bahamas	42 820	
<i>Spabunker IV</i>	21.01.2003	España	España	647	

* Todos los informes anuales y los informes sobre siniestros hasta el año 1978 están disponibles en la sección de Publicaciones del sitio web de los FIDAC (www.fidac.org).

** Todos los costes sufragados por los Fondos para este siniestro se dividieron en proporción a las responsabilidades respectivas del Fondo de 1971 y el Fondo de 1992 (43,268 % para el Fondo de 1971 y 56,732 % para el Fondo de 1992).

*** La repartición de los costes de indemnización se efectuó al 50:50 entre el Fondo de 1971 y el Fondo de 1992.

	Límite de responsabilidad del propietario del buque en virtud del CRC	Causa del siniestro	Cantidad estimada de hidrocarburos derramados (toneladas)	Indemnización pagada por el Fondo de 1992 al 31.12.13	Último año en que apareció en el Informe Anual/ sobre siniestros*
	Desconocido	Desconocida	Desconocida	€ 1,413,522	2007
	1 588 000 DEG	Ruptura	6 200	¥ 10 389 169 285**	2002
	104 500 DEG	Encalladura	Desconocida	Cero	2001
	Desconocido	Desconocida	Desconocida	Cero	2002
	10 196 280 DEG	Encalladura	280	Cero	1999
	Desconocido	Avería del casco	Desconocida	BD 21 168	1999
	3 millones DEG	Hundimiento	Desconocida	Cero	2002
	3 millones DEG	Hundimiento	Desconocida	€1,457,753	2007
	€12 843 484	Ruptura	19 800	€116,9 millones	2012
	3 millones DEG	Hundimiento	100-200	US\$ 1 089 574*** Dhr 1 000 000	2010
	8,2 millones DEG	Incendio	1 000-2 500	€4,022,099	2008
	Desconocido	Desconocida	Desconocida	Cero	2003
	Desconocido	Desconocida	Desconocida	Cero	2006
	22 400 000 DEG	Encalladura	7 000	Cero	2003
	DKr118 millones	Abordaje	2 500	Cero	2003
	3 millones DEG	Hundimiento	400	US\$ 422 000*** Dhr 1 240 000	2004
	Desconocido	Desconocida	Desconocida	Cero	2003
	Desconocido	Desconocida	Desconocida	£5,949	2003
	€22 777 986	Ruptura	63 200	€120,6 millones	2012
	3 millones DEG	Hundimiento	Desconocida	Cero	2003

Buque	Fecha del siniestro	Lugar del siniestro	Estado de abanderamiento del buque	Arqueo bruto (AB)	
Siniestro en Bahrein	15.03.2003	Bahrein	Desconocido	Desconocido	
<i>Buyang</i>	22.04.2003	Geoje (República de Corea)	República de Corea	187	
<i>Hana</i>	13.05.2003	Busán (República de Corea)	República de Corea	196	
<i>Victoriya</i>	30.08.2003	Syzran (Federación de Rusia)	Federación de Rusia	2 003	
<i>Duck Yang</i>	12.09.2003	Busán (República de Corea)	República de Corea	149	
<i>Kyung Won</i>	12.09.2003	Namhae (República de Corea)	República de Corea	144	
<i>Jeong Yang</i>	23.12.2003	Yeosu (República de Corea)	República de Corea	4 061	
<i>Nº11 Hae Woon</i>	22.07.2004	Geoje (República de Corea)	República de Corea	110	
<i>Nº7 Kwang Min</i>	24.11.2005	Busán (República de Corea)	República de Corea	161	
<i>Solar 1</i>	11.08.2006	Estrecho de Guimaras (Filipinas)	Filipinas	998	
<i>Shosei Maru</i>	28.11.2006	Mar Interior de Seto (Japón)	Japón	153	
<i>Volgoneft 139</i>	11.11.2007	Estrecho de Kerch, entre la Federación de Rusia y Ucrania	Federación de Rusia	3 463	
<i>Hebei Spirit</i>	07.12.2007	A la altura de Taeon (República de Corea)	China	146 848	
Siniestro en Argentina (<i>Presidente Illia</i>)	26.12.2007	Caleta Córdova (Argentina)	Argentina	35 995	
<i>King Darwin</i>	27.09.2008	Puerto de Dalhousie, Nueva Brunswick (Canadá)	Canadá	42 010	
<i>Redferm</i>	30.03.2009	Isla Tin Can, Lagos (Nigeria)	Nigeria	430	
<i>JS Amazing</i>	06.06.2009	Ijala, río Warri, estado de Delta (Nigeria)	Nigeria	3 384	
<i>Haekup Pacific</i>	20.04.2010	Yeosu (República de Corea)	República de Corea	1 087	
<i>Alfa I</i>	05.03.2012	Bahía de Elefsis, El Pireo (Grecia)	Grecia	1 648	
<i>Nesa R3</i>	19.06.2013	Puerto Sultán Qaboos, Mascate (Sultanía de Omán)	Saint Kitts y Nevis	856	

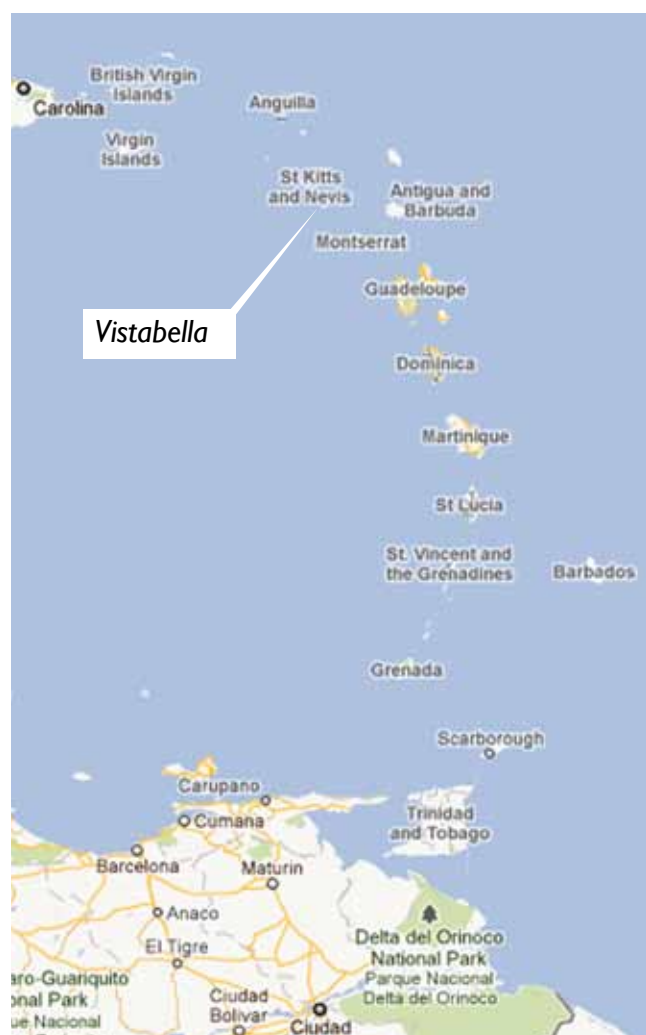
* Todos los informes anuales y los informes sobre siniestros hasta el año 1978 están disponibles en la sección de Publicaciones del sitio web de los FIDAC (www.fidac.org).

	Límite de responsabilidad del propietario del buque en virtud del CRC	Causa del siniestro	Cantidad estimada de hidrocarburos derramados (toneladas)	Indemnización pagada por el Fondo de 1992 al 31.12.13	Último año en que apareció en el Informe Anual/ sobre siniestros*
	Desconocido	Desconocida	Desconocida	US\$ 153 654 BD 407 300	2006
	3 millones DEG	Encalladura	35-40	Cero	2004
	3 millones DEG	Abordaje	34	Cero	2004
	3 millones DEG	Incendio	Desconocida	Cero	2004
	3 millones DEG	Hundimiento	300	Cero	2004
	3 millones DEG	Encalladura	100	KRW 3 328 451 732	2004
	4 510 000 DEG	Abordaje	700	Cero	2004
	4 510 000 DEG	Abordaje	12	Cero	2004
	4 510 000 DEG	Abordaje	37	KRW 2 044 694 541	2010
	4 510 000 DEG	Hundimiento	2 100	PHP 595 761 725 (STOPIA aplicable)	2012
	4 510 000 DEG	Abordaje	60	¥ 161 064 193	2009
	4 510 000 DEG	Ruptura	1 200-2 000	RUB 76 247 635	2012
	KRW 186 800 millones	Abordaje	10 900	Cero	2012
	24 067 845 DEG	Desconocida	50-200	Cero	2012
	27 863 310 DEG	Descarga	64	Cero	2012
	4 510 000 DEG	Hundimiento de la gabarra	Desconocida	Cero	2012
	4 510 000 DEG	Desconocida	Desconocida	Cero	2012
	4 510 000 DEG	Abordaje y posterior hundimiento	0,02	Cero	2013
	4 510 000 DEG	Choque con un objeto sumergido	Desconocida	Cero	2012
	4 510 000 DEG	Hundimiento	>250	Cero	2013

Vistabella

Fecha del siniestro	7 de marzo de 1991
Lugar del siniestro	El Caribe
Causa del siniestro	Hundimiento
Cantidad de hidrocarburos derramados (aproximada)	Desconocida
Zona afectada	Guadalupe y las Islas Vírgenes Británicas
Estado de abanderamiento del buque	Trinidad y Tabago
Arqueo bruto	1 090
Asegurador P&I	Maritime General Insurance Company Limited
Límite del CRC	144 970 DEG (£135 562)
Límite del CRC y del Fondo	60 millones DEG (£56 millones)
Indemnización total pagada	€1,3 millones (£1 millón)

La conversión a libras esterlinas se ha efectuado sobre la base del tipo de cambio vigente al 31 de diciembre de 2013.



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

Siniestro

Cuando era remolcada, la gabarra de navegación marítima *Vistabella* (1 090 AB), 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 también se desconoce la cantidad que quedó en la gabarra. Los fuertes vientos y corrientes provocaron la diseminación de los hidrocarburos y, como consecuencia, varios puntos del Caribe quedaron afectados, entre ellos Guadalupe (Francia) y las Islas Vírgenes Británicas (Reino Unido).

Aplicabilidad de los Convenios

En el momento del siniestro, Francia y el Reino Unido eran Partes tanto en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 (CRC de 1969) como en el Convenio del Fondo de 1971 y habían ampliado la aplicación de los mismos con objeto de incluir las islas afectadas. La *Vistabella* no estaba registrada en ningún P&I Club, pero estaba amparada por un seguro de responsabilidad ante terceros con una compañía aseguradora de Trinidad. El asegurador argumentó que el seguro no cubría este siniestro. La cuantía de limitación aplicable a la embarcación se calculó en FFr2 354 000 o €359 000. No se constituyó un fondo de limitación. Se consideró poco probable que el propietario del buque pudiera cumplir sus obligaciones en virtud del CRC de 1969 sin la cobertura efectiva de un seguro. El propietario del buque y su asegurador no respondieron a las invitaciones para cooperar en el proceso de liquidación de las reclamaciones.

Reclamaciones de indemnización

El Fondo de 1971 pagó una indemnización que ascendía a FFr8,2 millones (€1,3 millones) al Gobierno francés con respecto a operaciones de limpieza. Se abonó una indemnización a demandantes particulares de las Islas Vírgenes Británicas y al Gobierno del Reino Unido por un total de £14 250.

Procedimientos civiles Guadalupe

El Gobierno francés entabló una acción judicial contra el propietario de la *Vistabella* y su asegurador en el Tribunal de Primera Instancia de Basse-Terre (Guadalupe) para reclamar 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, en virtud de la subrogación, el Fondo de 1971 tenía derecho de interponer una acción contra el propietario del buque y derecho de interponer una acción directa contra el asegurador del propietario y adjudicó al Fondo el derecho de recuperar la cuantía total que había pagado por daños causados en los territorios franceses. El asegurador apeló contra la sentencia.

El Tribunal de Apelación dictó su sentencia en marzo de 1998. El tribunal sostuvo que el CRC de 1969 era de aplicación al siniestro y a la acción directa del Fondo de 1971 contra el asegurador, aunque en este caso concreto el propietario del buque no estaba 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 al asegurador pagar FFfr8,2 millones, o €1,3 millones, al Fondo de 1971 más intereses. El asegurador apeló contra la sentencia.

En febrero de 2004, el Tribunal de Apelación dictó su sentencia, en la que confirmaba la sentencia del Tribunal de Primera Instancia de marzo de 2000. A octubre de 2013 el asegurador no había apelado ante el Tribunal de Casación.

Trinidad y Tabago

En 2006, el Fondo de 1971, en consulta con sus abogados de Trinidad y Tabago, comenzó un procedimiento sumario contra el asegurador 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. El asegurador 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, en el 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. El asegurador apeló contra dicha sentencia ante el Tribunal de Apelación de Trinidad y Tabago, argumentando que la ejecución de sentencias extranjeras era contraria al orden público, puesto que la legislación francesa aplicable se contradecía con la legislación de Trinidad y Tabago por cuatro razones, a saber:

- permitía una acción directa contra el asegurador y lo privaba de los recursos de defensa que, de ordinario, tendría a su disposición conforme al contrato de seguro con el asegurado;
- imponía responsabilidad objetiva al asegurador sin la posibilidad de lograr una defensa eficaz;
- invalidaba la limitación contractual de responsabilidad de TT\$3 000 000 (€380 000) expresada en el contrato de seguro con el asegurado; y
- la aplicación de la legislación francesa infringía la elección legislativa de legislación y jurisdicción estipulada en la Ley de seguros de Trinidad y Tabago (Insurance Act of Trinidad and Tobago) y, por tanto, violaba el orden público determinado por el Parlamento.

En una sentencia dictada en julio de 2012, el Tribunal de Apelación desestimó las tres primeras razones de la apelación pero halló que la cuarta requería ulterior consideración. Habida cuenta de que la Ley de seguros de Trinidad y Tabago estipulaba que ‘toda norma promulgada en Trinidad y Tabago a través de una persona jurídica o entidad en Trinidad y Tabago se registrará, independientemente de cualquier acuerdo que se haya concertado en sentido contrario, por la legislación de Trinidad y Tabago y estará supeditada a la jurisdicción de los tribunales de Trinidad y Tabago’, el juez halló que este era un ejemplo de un estatuto que estipulaba una norma obligatoria en cuanto al derecho aplicable de la póliza o contrato de seguro y la jurisdicción pertinente y que debía considerarse que enunciarla o cristalizaba una norma de orden público.

Tras observar además que las compañías de seguros cumplían una importante función en los sistemas financieros y económicos nacionales, el juez manifestó que el Estado tenía un interés evidente en proteger y regular esos sistemas y que la Ley de seguros de Trinidad y Tabago fue concebida para servir a ese interés. Por consiguiente, el juez halló que era contrario al orden público aplicar a una póliza de seguro extendida en Trinidad y Tabago o a través de una persona jurídica o una entidad en Trinidad y Tabago, una legislación que no sea la de Trinidad y Tabago.

El Fondo de 1971 había argumentado que no era suficiente basarse en una disposición estatutaria para afirmar que las sentencias extranjeras eran contrarias al orden público, cuando una acción directa de una parte lesionada contra un asegurador era un concepto reconocido en la legislación nacional de Trinidad y Tabago. Además, el Fondo de 1971 había argumentado que Trinidad y Tabago se había adherido a los Protocolos de 1992 relativos al CRC de 1969 y al Convenio del Fondo de 1971, que reflejaban un amplio consenso internacional sobre la manera apropiada de responder a los problemas de los derrames de hidrocarburos que, al adherirse a los Convenios, Trinidad y Tabago había elegido apoyar.

Tras observar que era cierto que se podía hallar un ejemplo en la legislación nacional de Trinidad y Tabago que preveía una acción directa contra el asegurador y que limitaba las defensas contractuales que esta podía hacer valer, el juez concluyó, no obstante, que ejecutar una sentencia de conformidad con la legislación francesa en la que los tribunales franceses habían asumido jurisdicción y aplicado la legislación francesa sería contrario a la norma de orden público que recoge la Ley de seguros de Trinidad y Tabago.

Además, el juez observó que la adhesión a los Protocolos de 1992 relativos a los Convenios se había formalizado varios años después de ser extendida la póliza de seguros y del hundimiento de la *Vistabella*, que había dado pie a la reclamación contra el asegurador. Es más, el juez tomó nota de que los Convenios no se habían promulgado en la legislación nacional y, por consiguiente, la norma estipulada por la Ley de seguros de Trinidad y Tabago seguía invariable.

Por tanto, en estas circunstancias, el juez rehusó la ejecución de la sentencia del Tribunal de Apelación de Guadalupe. En su sentencia el Tribunal argumentó que la Ley de seguros de Trinidad y Tabago establecía una norma de orden público que preveía que un contrato de seguro extendido en aquella jurisdicción debía regirse por el derecho de Trinidad y Tabago y estar supeditado a la jurisdicción de los tribunales de Trinidad y Tabago. El Tribunal, por lo tanto, concluyó que ejecutar una sentencia de conformidad con la legislación francesa en la que los tribunales franceses habían asumido jurisdicción y aplicado la legislación francesa sería contrario al orden público.

Reino Unido

Al Fondo de 1971 se le concedió la venia para recurrir la sentencia ante el Consejo Privado. Los abogados del Fondo de 1971 presentaron una notificación formal de recurso ante el Consejo Privado en mayo de 2013 y negociaron con los abogados del asegurador una declaración de hechos y cuestiones. El Fondo de 1971 solicitó la primera fecha disponible para la audiencia ante el Consejo Privado en Inglaterra, la cual se fijó para junio de 2014.

Novedades

En su sesión octubre de 2013 el Consejo Administrativo del Fondo de 1971, con miras a la decisión de liquidar el Fondo de 1971 en la sesión octubre de 2014, dio instrucciones al Director para resolver este caso pendiente e informar al Consejo Administrativo en su siguiente sesión.

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
Asegurador P&I	United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Limited (UK Club)
Límite del CRC	Pts 1 121 219 450 o €6,7 millones (£5,6 millones)
Límite del CRC y del Fondo	60 millones DEG o €57,2 millones (£47,6 millones)
Indemnización total pagada	9 000 millones de pesetas o €54 millones (£45 millones)

La conversión a libras esterlinas se ha efectuado sobre la base del tipo de cambio vigente al 31 de diciembre de 2013.



Datos relativos al mapa ©2012 Google, Tele Atlas

Siniestro

El *Aegean Sea* (57 801 AB) 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 trabajaban 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 del 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.

Procedimientos penales

En una sentencia dictada en 1997, la Audiencia Provincial de La Coruña (Sección Penal) estimó que el capitán del *Aegean Sea* y el práctico eran directamente responsables del siniestro y que eran responsables, con carácter solidario y mancomunado, a partes iguales, de indemnizar a las víctimas del siniestro. Se estimó también que el UK Club y el Fondo de 1971 eran directamente responsables de los daños que se derivaron del siniestro y que dicha responsabilidad tenía carácter solidario y mancomunado. Además, los tribunales dictaminaron que el propietario del *Aegean Sea* y el Estado español eran responsables subsidiariamente.

Procedimientos civiles

Una reclamación del propietario de un estanque piscícola, por un total de €799 921, sigue pendiente en los procedimientos civiles. El Juzgado de Primera Instancia dictó sentencia en diciembre de 2005 y ordenó al Gobierno español y al Fondo de 1971 pagar €363 746 al demandante. El Gobierno español y el Fondo de 1971 apelaron contra la sentencia. La Audiencia Provincial devolvió el expediente al Juzgado de Primera Instancia y ordenó que se empezase de nuevo el procedimiento, también contra el práctico, a fin de corregir un error cometido por el Juzgado de Primera Instancia.

El Juzgado de Primera Instancia dio tiempo al demandante para dar curso a su reclamación contra el práctico, tal y como había decidido la Audiencia Provincial. Sin embargo, el demandante decidió no continuar la reclamación contra el práctico. El Juzgado de Primera Instancia ordenó que el procedimiento continuase únicamente contra el Fondo, sobre la base de una defensa técnica denominada falta de *litis consortium*, es decir que el práctico no era una parte demandada en el proceso y, por tanto, la responsabilidad civil subsidiaria del Estado no podía surtir efecto.

En una sentencia dictada en julio de 2012, el Juzgado de Primera Instancia decidió adjudicar al demandante la suma adjudicada en su anterior decisión en 2005, es decir €363 746, pero como el demandante no había incluido al práctico/Gobierno español en el procedimiento, el Fondo de 1971 solo sería responsable respecto del 50 % de la suma adjudicada, es decir €181 873.

Conforme al acuerdo concertado con el Gobierno español, el Fondo de 1971 le notificó la sentencia anterior e interpuso un recurso.

En una reunión con el Director, en enero de 2013, el Gobierno español convino en que no objetaría si el Fondo de 1971 intentaba llegar a un acuerdo con el demandante restante. Se sostuvo una conversación inicial con el demandante, pero no hubo ningún acuerdo posible.

En mayo de 2013, la Audiencia Provincial decidió oír las declaraciones de los expertos que actúan en nombre de las partes. Conforme a esta decisión, los expertos comparecieron en la Audiencia Provincial en octubre de 2013.

En una sentencia dictada en octubre de 2013 y corregida en noviembre de 2013, la Audiencia Provincial redujo la suma adjudicada al demandante a €163 439 más intereses, de los cuales el Fondo de 1971 sería responsable respecto del 50% más intereses y costas.

Conforme al acuerdo con el Fondo de 1971, el Estado español pagará las sumas adjudicadas por los tribunales.

Acuerdo global

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

El 30 de octubre de 2002, se concertó un acuerdo entre el Gobierno 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, como resultado de la distribución de responsabilidades determinada por el Audiencia Provincial de La Coruña, ascendía a 9 000 millones de pts., o €54 millones. Como consecuencia de dicho acuerdo, el Estado español se comprometió a indemnizar a todas las víctimas que pudieran obtener una sentencia definitiva de un tribunal español a su favor en la que se condenase al propietario del buque, al UK Club o al Fondo de 1971 a pagar indemnización a causa del siniestro. A su vez, el Fondo de 1971 también se comprometió a notificar al Estado español cualesquiera procedimientos en los que el Estado español no fuera parte y a no aceptar las reclamaciones presentadas en los procedimientos.

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.

Consideraciones

En su sesión octubre de 2013 el Consejo Administrativo del Fondo de 1971, con miras a la decisión de liquidar el Fondo de 1971 en la sesión octubre de 2014, dio instrucciones al Director para que prosiguiera sus conversaciones con el Gobierno español con el fin de resolver este caso pendiente e informar al Consejo Administrativo en su siguiente sesión.

Iliad

Fecha del siniestro	9 de octubre de 1993
Lugar del siniestro	Pilos (Grecia)
Causa del siniestro	Encalladura
Cantidad de hidrocarburos derramados (aproximada)	287 toneladas de crudo ligero de Siria
Zona afectada	Isla de Sfaktiria y alrededores
Estado de abanderamiento del buque	Grecia
Arqueo bruto	32 511
Asegurador P&I	North of England Protection and Indemnity Association Limited
Límite del CRC	Drs 1 496 533 000 o €4,4 millones (£3,7 millones)
Límite del CRC y del Fondo	60 millones DEG (£56 millones)
Indemnización total pagada	€1 105 344 (£919 587)

La conversión a libras esterlinas se ha efectuado sobre la base del tipo de cambio vigente al 31 de diciembre de 2013.



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

Siniestro

El 9 de octubre de 1993 el buque tanque griego *Iliad* (32 511 AB) encalló entre escollos cerca de la isla de Sfaktiria tras zarpar del puerto de Pilos (Grecia), lo que provocó el derrame de unas 287 toneladas de petróleo crudo ligero procedente de Siria.

Operaciones de lucha contra el derrame

Se activó el plan de emergencia nacional griego y se limpió el derrame 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.

El *Iliad* estaba asegurado con el Newcastle P&I Club, que ahora está fusionado con el North of England P&I Club.

Reclamaciones de indemnización

Las reclamaciones por los costes contraídos respecto a las medidas de limpieza y preventivas presentadas por el Ministerio de la Marina >

Mercante, un contratista de limpieza y el propietario del buque, fueron acordadas y abonadas por el asegurador del propietario del buque, por un total de €1 105 344.

La mayoría de los demandantes cuyas reclamaciones siguen pendientes no demostraron que habían sufrido daños debidos a la contaminación derivada del siniestro.

En el cuadro *infra* se resume la situación con respecto a las reclamaciones a octubre de 2013.

Procedimientos de limitación

En marzo de 1994, el asegurador de la responsabilidad del propietario del buque estableció un fondo de limitación que ascendía a Drs 1 496 533 000 o €4 391 880 en el Tribunal de Nafplion mediante el depósito de una garantía bancaria. El tribunal decidió que las reclamaciones debían presentarse a más tardar el 20 de enero de 1995. Llegada esa fecha, se habían presentado 527 reclamaciones en los procedimientos de limitación, por un total de €10,8 millones.

El tribunal designó un liquidador para examinar las reclamaciones en los procedimientos de limitación. En marzo de 2006, el liquidador presentó ante el tribunal su informe, en el que había evaluado las 527 reclamaciones en €2 217 755,34. El liquidador designado por el tribunal aceptó en su totalidad una reclamación subrogada del asegurador del propietario del buque por €1,1 millones respecto de los montos que había pagado por reclamaciones relacionadas con la limpieza. La reclamación más cuantiosa es la de una piscifactoría, por un total de €3 millones. Sin embargo, el liquidador designado por el tribunal evaluó la reclamación en €296 000.

Cuatrocientos cuarenta y seis demandantes, incluidos el propietario del buque y su asegurador y el propietario de la piscifactoría antedicha, formularon objeciones al informe y a las cuantías evaluadas.

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 caducado todas las reclamaciones respecto del Fondo de 1971, salvo las presentadas por el propietario del buque, su asegurador y el propietario de la piscifactoría.

El propietario del buque y su asegurador habían entablado una acción judicial contra el Fondo de 1971 a fin de impedir que prescribieran 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 sus derechos a la compensación en virtud de lo dispuesto en el artículo 5.1 del Convenio del Fondo de 1971. La audiencia de dichos procedimientos está prevista para diciembre de 2014.

El propietario de la piscifactoría había interrumpido inicialmente el plazo de la caducidad al entablar una acción judicial contra el Fondo de 1971. No obstante, dicha acción se ha abandonado y el demandante ha decidido continuar su acción exclusivamente contra el propietario del buque y su asegurador en los procedimientos de limitación. En consecuencia, puede considerarse que esta reclamación ya ha caducado respecto del Fondo de 1971.

Cuestiones jurisdiccionales

En octubre de 2007, el Tribunal de Nafplion decidió que no tenía jurisdicción respecto de 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 el asesoramiento recibido 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 de los procedimientos de limitación y que, por lo tanto, dichos procedimientos deberían ser remitidos de nuevo a ese tribunal.

Novedades en los procedimientos de limitación

El propietario del buque y su asegurador han formulado objeciones en los procedimientos de limitación contra las reclamaciones presentadas. En julio de 2013, el propietario del buque y su asegurador informaron al Fondo de 1971 de que todos los demandantes habían sido debidamente

Reclamaciones presentadas en el Tribunal de Limitación	Cuantía reclamada (€)	Cuantía evaluada por el liquidador designado por el tribunal (€)	Cuantía pagada por el asegurador del propietario del buque (€)
Reclamaciones de limpieza (acordadas)	1 105 502	1 105 344	1 105 344
Otras reclamaciones (pendientes) – con objeciones al informe del liquidador formuladas por los demandantes	8 739 527	1 030 541	0
Otras reclamaciones (pendientes) – sin objeciones al informe del liquidador formuladas por los demandantes	979 162	81 870	0
Total	10 824 191	2 217 755	1 105 344

citados a los procedimientos de limitación. En una audiencia celebrada en el Tribunal de Nafplion en noviembre de 2013 se decidió aplazar los procedimientos hasta diciembre de 2013. El Fondo de 1971 ha realizado una intervención apoyando las objeciones del propietario del buque y de su asegurador e impugnando las reclamaciones en su totalidad.

Consideraciones

En opinión del Director, todas las reclamaciones presentadas en los procedimientos de limitación contra el Fondo de 1971 han caducado, salvo la reclamación del propietario del buque y su asegurador respecto del reembolso de todo pago en concepto de indemnización superior a la cuantía de limitación del propietario del buque y de la compensación en virtud de lo dispuesto en el artículo 5.1 del Convenio del Fondo de 1971.

Teniendo en cuenta la cuantía total reclamada aprobada por el liquidador (€2 217 755,34) y el interés aplicable, parece poco probable que la cuantía final adjudicada exceda la cuantía de limitación de €4,4 millones. Es más, puede que el tribunal considere caducadas todas las reclamaciones salvo la del propietario del buque y su asegurador. No obstante, si bien la probabilidad de que el Fondo de 1971 tenga que pagar indemnización parece ser mínima, 446 demandantes han formulado objeciones contra el informe del liquidador y a octubre de 2013 la cuantía total reclamada, que asciende a €10,8 millones, no ha sido evaluada por el tribunal. Por lo tanto, el Fondo de 1971 continuará con el seguimiento de los procedimientos judiciales.

Novedades

En su sesión octubre de 2013 el Consejo Administrativo del Fondo de 1971, con miras a la decisión de liquidar el Fondo de 1971 en la sesión octubre de 2014, dio instrucciones al Director para continuar las conversaciones con el North of England P&I Club, con la asistencia del International Group of P&I Associations y para resolver este caso pendiente e informar al Consejo Administrativo en su siguiente sesión.

El puerto de Pilos.



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 (aproximada)	3 600 toneladas de petróleo crudo
Zona afectada	Lago Maracaibo
Estado de abanderamiento del buque	Grecia
Arqueo bruto	50 563
Asegurador P&I	Assuranceföreningen Gard (Gard Club)
Límite del CRC	5 244 492 DEG (Bs3 473 millones o BsF 3,5 millones) (US\$7,3 millones)
Límite del CRC y del Fondo	60 millones DEG (Bs39 738 millones o US\$83 221 800)
Indemnización total pagada	Bs288 476 394 (£27 700) y US\$24 397 612 (£14,7 millones).
Procedimientos judiciales	El siniestro del <i>Nissos Amorgos</i> dio lugar a procedimientos civiles y penales. Los procedimientos penales se refieren no solo a la responsabilidad penal, sino también a la responsabilidad civil derivada de la acción penal. Esto se resume en el cuadro a continuación.

La conversión a libras esterlinas se ha efectuado sobre la base del tipo de cambio vigente al 31 de diciembre de 2013.^{<10>}



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

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, la Corte de Apelaciones en lo Penal de Maracaibo y el Tribunal Supremo.

Aplicabilidad de los Convenios

En el momento del siniestro, la República Bolivariana de 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 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. En 1997 el tribunal aceptó que la garantía establecía un fondo de limitación con arreglo a lo dispuesto en el artículo V del CRC de 1969. Posteriormente, en su sentencia de febrero de 2010,

^{<10>} En enero de 2008, el bolívar fuerte (BsF) reemplazó al bolívar (Bs) al tipo de cambio de 1 BsF = 1000 Bs. Hasta diciembre de 2011 la República Bolivariana de Venezuela empleó el término bolívar fuerte (BsF) para distinguir la nueva moneda de la antigua o bolívar (Bs). No obstante, como se retiró de la circulación la antigua moneda en enero de 2012, el Banco Central de Venezuela decidió que el empleo del término 'Fuerte' ya no era necesario. Por consiguiente, el nombre actual de la moneda venezolana es bolívar (Bs). Para evitar cualquier confusión, continuaremos empleando el término bolívar fuerte (BsF) para distinguir la moneda actual venezolana (desde 2008) de la moneda anterior (antes de 2008).

Responsabilidad	Cuestiones/ demandantes	Cuantía reclamada (US\$)	Demandados	Posición del Fondo de 1971	Estado de los procedimientos
Penal	Responsabilidad penal del capitán del <i>Nissos Amorgos</i>	-	El capitán del buque	-	El Tribunal de Apelación de lo Penal decidió que la acción penal contra el capitán había caducado.
Civil	Reclamación de la República Bolivariana de Venezuela en los procedimientos penales	60 millones	El capitán, el propietario del buque y el Gard Club	El Fondo de 1971 es un tercero notificado y ha intervenido en los procedimientos.	La sentencia del Tribunal Supremo (Sala Penal) aceptó la reclamación de la República Bolivariana de Venezuela en su totalidad. El Fondo de 1972 no es una parte demandada y no tiene responsabilidad para pagar cantidad alguna de acuerdo con esta sentencia.
Civil	Reclamación de la República Bolivariana de Venezuela en los procedimientos civiles	60 millones	El capitán, el propietario del buque y el Gard Club	El Fondo de 1971 no fue notificado de esta acción.	No ha habido novedades durante varios años. Duplicación de la demanda mencionada, sin retiro.
Civil	Tres empresas de elaboración del pescado	30 millones	El Fondo de 1971 y el Instituto Nacional de Canalizaciones (INC)	Demandado	No ha habido novedades durante varios años.

el Tribunal de lo Penal de Primera Instancia de Maracaibo anuló y dejó sin efecto dicha decisión. Dicha sentencia fue confirmada posteriormente por la Corte de Apelaciones en lo Penal de Maracaibo en marzo de 2011.

Reclamaciones de indemnización Reclamaciones acordadas y pagadas

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 Bs288,5 millones más US\$ 24 397 612, y se pagaron esos montos a los demandantes.

En el cuadro *infra* se resumen las reclamaciones acordadas, que se han pagado en su totalidad.

Reclamaciones pendientes

En el cuadro de la página 80 se resumen las tres reclamaciones que están pendientes de indemnización por un total de US\$ 150,5 millones ante los tribunales de Venezuela.

En las secciones dedicadas a los procedimientos penales y civiles se facilita información detallada relativa a las tres reclamaciones pendientes.

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	217 800 926	
Total		288 476 394	24 397 612

Demandante	Categoría de la reclamación	Cuantía reclamada (US\$)	Tribunal	Postura del Fondo
República Bolivariana de Venezuela	Daños al medio ambiente	60 250 396	Tribunal Supremo (Sala de Casación Penal)	Caducada y no admisible
República Bolivariana de Venezuela	Daños al medio ambiente	60 250 396	Tribunal Supremo (Sala Político-Administrativa)	Caducada y no admisible
Tres elaboradores de pescado	Lucro cesante	30 000 000	Tribunal Supremo (Sala Político-Administrativa)	No se ha demostrado ninguna pérdida
Total		150 500 792		

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 Bolivariana 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 la Corte de Apelaciones en lo Penal de Maracaibo.

En septiembre de 2000, la Corte de Apelaciones en lo Penal decidió no considerar la apelación sino ordenar al Tribunal de lo Penal de Cabimas que enviase el expediente al Tribunal Supremo, puesto que dicho tribunal estaba considerando una solicitud de ‘avocamiento’^{<11>}

En agosto de 2004, el Tribunal Supremo decidió remitir el expediente del proceso penal contra el capitán a la Corte de Apelaciones en lo Penal de Maracaibo.

En una sentencia dictada en febrero de 2005, la Corte de Apelaciones en lo Penal de Maracaibo halló que se había demostrado que el capitán había incurrido en responsabilidad penal debido a negligencia que causó los daños por contaminación al medio ambiente. Sin embargo, la corte decidió 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, la corte manifestó que esa decisión se había tomado sin perjuicio de 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 de la Corte de Apelaciones en lo Penal porque la corte no había decidido respecto a la reclamación de indemnización presentada por el Fiscal General en nombre de la República Bolivariana de Venezuela.

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

Una sala diferente de la Corte de Apelaciones en lo Penal 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.

Las novedades relativas a la acción civil en los procedimientos penales, presentadas por la República de Venezuela, se detallan a continuación en el apartado sobre la responsabilidad civil.

Reclamación de la República Bolivariana de Venezuela en el procedimiento penal

La República Bolivariana 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.

^{<11>} 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.

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 presentaron 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 Bolivariana 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 Bolivariana 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.

Sentencia de la Corte de Apelaciones en lo Penal de febrero de 2008

En la sentencia de febrero de 2008, la Corte de Apelaciones en lo Penal decidió enviar el caso al Tribunal de lo Penal de Primera Instancia, donde se decidiría la reclamación presentada por la República Bolivariana de Venezuela.

Alegación del capitán de falta de jurisdicción

El capitán presentó alegatos al Tribunal de lo Penal de Primera Instancia de Maracaibo en los que argumentó que el tribunal no tenía jurisdicción y que el caso se debía 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 la alegación 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 Bolivariana 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 Bolivariana de Venezuela no era admisible en virtud del CRC de 1969 y el Convenio del Fondo de 1971, y no se habían demostrado los presuntos daños.

Sentencia del Tribunal de lo Penal de Primera Instancia de Maracaibo de febrero de 2010

En febrero de 2010, el Tribunal de lo Penal de Primera Instancia de Maracaibo afirmó que el capitán, el propietario del buque y el Gard Club habían incurrido en responsabilidad civil derivada de la acción penal y les ordenó pagar al Estado venezolano BsF 29 220 620 (US\$60 millones) además de indexación, intereses y costas. En su sentencia, el tribunal denegó al propietario del buque el derecho a limitar su responsabilidad, indicando que el Tribunal de lo Penal de Cabimas se había equivocado en su decisión pronunciada en 1997 dado que, en ese momento, no había certeza de que se hubiese cometido un delito penal y no se habían cuantificado los daños y perjuicios.

El Tribunal de lo Penal de Primera Instancia de Maracaibo declaró también en su sentencia que el Fondo de 1971 tenía la responsabilidad, según se contempla en los artículos 2 y 4 del Convenio del Fondo de 1971, de intervenir en los casos en que la indemnización disponible en virtud del CRC de 1969 fuera insuficiente. En la sentencia, también se ordenaba notificar al Fondo de 1971.

El capitán, el propietario del buque, el Gard Club y el Fondo de 1971 apelaron a la sentencia.

Sentencia de la Corte de Apelaciones en lo Penal de Maracaibo de marzo de 2011

En marzo de 2011, la Corte de Apelaciones en lo Penal 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, la Corte de Apelaciones en lo Penal de Maracaibo trató fundamentalmente las cuestiones que se indican a continuación.

El capitán, el propietario del buque y el Gard Club recurrieron al Tribunal Supremo solicitando nuevamente que el tribunal reconociera el derecho del propietario del buque a limitar su responsabilidad.

Limitación de la responsabilidad del propietario del buque

En su apelación, el capitán, el propietario del buque y el Gard Club habían solicitado 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, la Corte de Apelaciones en lo Penal 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 Bolivariana de Venezuela había caducado.

La Corte de Apelaciones en lo Penal 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.

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, la Corte de Apelaciones en lo Penal 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. La corte 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 gastos 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) el desistimiento.

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. El Fondo de 1971 apeló alegando que ICLAM ya había recibido indemnización.

La Corte de Apelaciones en lo Penal 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 por 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 de la comisión de un delito penal.

Cálculo de las pérdidas

El Consejo Administrativo del Fondo de 1971 debatiendo acontecimientos en el caso del Nissos Amorgos en octubre de 2013.



El Fondo de 1971 apeló basándose en que 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.

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

La Corte de Apelaciones en lo Penal de Maracaibo desestimó la apelación alegando que el Fondo de 1971 debía haber indicado en el momento adecuado su disconformidad 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.

La Corte de Apelaciones en lo Penal 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 a derecho.

Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Penal) de mayo de 2013

En mayo de 2013 el Tribunal Supremo (Sala de lo Penal) confirmó la sentencia de la Corte de Apelaciones en lo Penal de Maracaibo y del Tribunal de lo Penal de Primera Instancia de Maracaibo, desestimando los recursos del capitán, el propietario del buque, el Gard Club y el Fondo de 1971. La sentencia ahora es definitiva.

Procedimientos civiles Reclamación de la República Bolivariana de Venezuela en los procedimientos civiles

La República Bolivariana 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 Bolivariana 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.

Consideraciones del Consejo Administrativo del Fondo de 1971 sobre las reclamaciones de la República Bolivariana de Venezuela

En la 8ª sesión del Consejo Administrativo del Fondo de 1971, celebrada en junio de 2001, la delegación venezolana declaró que la República Bolivariana 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. A octubre de 2013 no se había retirado dicha reclamación.

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 Bolivariana de Venezuela no se relacionaban con daños de contaminación comprendidos 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 observó que las dos reclamaciones presentadas por la República Bolivariana de Venezuela estaban duplicadas y que la Procuraduría General de la República había aceptado que esta duplicación existía, como se manifestó 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 Bolivariana 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 evitar que una reclamación 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 Bolivariana de Venezuela no había 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 del 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. Las reclamaciones fueron presentadas en el Tribunal Supremo porque uno de los demandados es un organismo de la República Bolivariana de Venezuela y, en virtud de la legislación venezolana, las reclamaciones contra la República tienen que presentarse 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 Bolivariana de Venezuela está ahora en el Tribunal Supremo (Sala Político-Administrativa), 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.

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, éstos 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 2013, no había habido novedades respecto a estas reclamaciones.

En su sesión de octubre de 2013, el Consejo Administrativo del Fondo de 1971 decidió que, como no se había demostrado que hubo lucro cesante, el Fondo de 1971 no debería pagar indemnización con respecto a dicha reclamación.

Otras cuestiones

Reuniones con el Gard Club y el International Group of P&I Associations en 2013

En junio de 2013 se celebró una reunión con el Gard Club en Arendal (Noruega) a la que asistieron el Asesor Jurídico Principal y el Responsable de Reclamaciones del Gard Club, el Sr. Alfred Popp, Presidente del Grupo de Consulta sobre la liquidación del Fondo de 1971, el Sr. Gaute Sivertsen, Presidente de la Asamblea del Fondo de 1992, quien había tenido la amabilidad de organizar la reunión, y el Director de los FIDAC en nombre del Fondo de 1971.

Durante la reunión se mencionó que el Club procuraría hacerse reembolsar por el Fondo toda suma que excediera la cuantía de limitación. El Director señaló, sin embargo, que el Fondo de 1971 solamente podría pagar la indemnización derivada de una obligación jurídica y, en este caso, la

sentencia del Tribunal Supremo de Venezuela no había ordenado al Fondo de 1971 pagar indemnización.

En septiembre de 2013 se celebró una nueva reunión con el International Group of P&I Associations, el Gard Club, el Presidente del Grupo de Consulta y el Director. Aunque no se llegó a un acuerdo entre la partes, éstas consideraron que era importante proseguir las negociaciones.

Consideraciones

Consideraciones del Consejo Administrativo del Fondo de 1971 en octubre de 2013

Declaración del International Group of P&I Associations

En la sesión de octubre de 2013 del Consejo Administrativo del Fondo de 1971, el International Group of P&I Associations (International Group) declaró que la sentencia del Tribunal Supremo tuvo como primera consecuencia que se estuvieran tomadas medidas para disponer de la garantía del fondo de limitación y que, en su fallo, la Corte de Apelaciones en lo Penal de Maracaibo había señalado que la garantía bancaria proporcionada por el Club no constituía un fondo de limitación, sino que se trataba de una simple garantía con respecto a la demanda del Estado venezolano, y que, por lo tanto, se podría ejecutar la sentencia en su contra. A juicio del Gard Club, el tribunal había asignado de forma errónea un fondo de limitación debidamente constituido en favor de una sola parte, con exclusión de las demás partes que tienen reclamaciones en su contra. El International Group afirmó que se habían puesto en marcha los procedimientos de ejecución para cumplir la sentencia y aparentemente no se tendría en cuenta que el Club ya había pagado las reclamaciones hasta la cuantía de limitación, conforme a las prácticas convenidas entre el Club y el Fondo y, que en consecuencia, era probable que el Club tuviera que cargar con la cuantía de limitación al menos unas dos veces, de manera que tendría que pagar una suma superior al límite CRC sin haber incurrido en falta. Se señaló también que esa era precisamente una de las hipótesis que dicha delegación había intentado explicar a los Estados en el marco del debate sobre los pagos provisionales en el sexto Grupo de trabajo intersesiones del Fondo de 1992.

El International Group también afirmó que, a su juicio, el fallo dictado en Venezuela podría no tener influencia alguna en la situación contable entre el Club y el Fondo, ya que nunca había habido controversia entre el Club y el Fondo sobre el derecho del propietario del buque a limitar su responsabilidad.

El International Group también señaló que otra posible consecuencia de la sentencia del Tribunal Supremo sería que este tribunal podría recurrir al propietario del buque y al Club para hacer cumplir el resto de la sentencia y que, si así fuera, el Club procuraría obtener que el Fondo le reembolsara la suma por encima de la cuantía de limitación del propietario del buque. Se hizo referencia a que la sentencia del Tribunal de lo Penal venezolano de

2010, confirmada tanto por la Corte de Apelaciones en lo Penal como por el Tribunal Supremo, había afirmado que el Fondo era responsable jurídicamente de pagar.

Consideraciones del Director

El Director comprende la situación en la que se encuentra el Gard Club. En 1997, el Tribunal de lo Penal de Cabimas declaró que la responsabilidad del propietario del buque estaba limitada a US\$7,3 millones aproximadamente. Hoy, catorce años después, esta decisión ha sido revocada y se le ha denegado al propietario del buque el derecho a limitar su responsabilidad. El Director considera que esta decisión de los tribunales venezolanos es un error, puesto que no existen motivos para fundamentar que el propietario del buque no tiene derecho a limitar su responsabilidad.

La sentencia del Tribunal de Primera Instancia, confirmada por la Corte de Apelaciones y el Tribunal Supremo, rechazó la petición del propietario del buque de limitar su responsabilidad y dictaminó que le correspondería al propietario del buque y a su asegurador obtener del Fondo de 1971 el reembolso del monto pagado en concepto de indemnización al Estado venezolano. Sin embargo, la sentencia de los tribunales venezolanos no es contra el Fondo de 1971.

El Director considera que al Fondo de 1971 le resultaría muy difícil convenir en pagar una indemnización superior a la cuantía de limitación del propietario del buque, puesto que no se ha dictado sentencia en contra de dicho Fondo. El Director considera que el Fondo de 1971 puede pagar indemnización únicamente si está obligado a hacerlo por ley y, en este caso, dicha obligación jurídica no existe.

Decisiones del Consejo Administrativo del Fondo de 1971

El Consejo Administrativo del Fondo de 1971, a la vez que expresó su simpatía por el propietario del buque y el Club en este caso, decidió que el Fondo de 1971 no debía reembolsar al Club ningún pago realizado como consecuencia de la sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Penal) con respecto a la demanda de la República Bolivariana de Venezuela.

El Consejo Administrativo del Fondo de 1971 también decidió:

- a. en lo que respecta al siniestro del *Nissos Amorgos*, proseguir negociaciones con el Gard Club en relación con la posición contable en lo concerniente a los costes conjuntos e informar sobre ello al Consejo Administrativo en su próxima sesión;
- b. que el Fondo de 1971 no tenía la obligación jurídica de reembolsar al Gard Club cantidad alguna por los pagos efectuados como consecuencia de la sentencia del Tribunal Supremo de Venezuela, como ya había decidido el Consejo Administrativo del Fondo de 1971 respecto del siniestro del *Nissos Amorgos*;
- c. que la demanda presentada por la República Bolivariana de Venezuela ante el Tribunal Supremo (Sala Político-Administrativa)

respecto del siniestro del *Nissos Amorgos* había caducado en relación con el Fondo de 1971 y no era admisible para indemnización, y dio instrucciones al Director para que no pagara indemnización o reembolso alguno en relación con esta demanda y para que cesara la defensa del Fondo de 1971 ante los tribunales; y

- d. que la demanda presentada por tres empresas dedicadas a la elaboración de pescado ante el Tribunal Supremo (Sala Político-Administrativa) por lucro cesante respecto del siniestro del *Nissos Amorgos* no se había demostrado, y dio instrucciones al Director para que no pagara indemnización alguna en relación con esta demanda y para que cesara la defensa del Fondo de 1971 ante los tribunales.

Novedades

De conformidad con las decisiones adoptadas por el Consejo Administrativo del Fondo de 1971 en la sesión de octubre de 2013, el Fondo de 1971 ha cesado su defensa en los procedimientos judiciales en relación con este caso en Venezuela.

Relación cronológica de los acontecimientos clave tras el siniestro del Nissos Amorgos

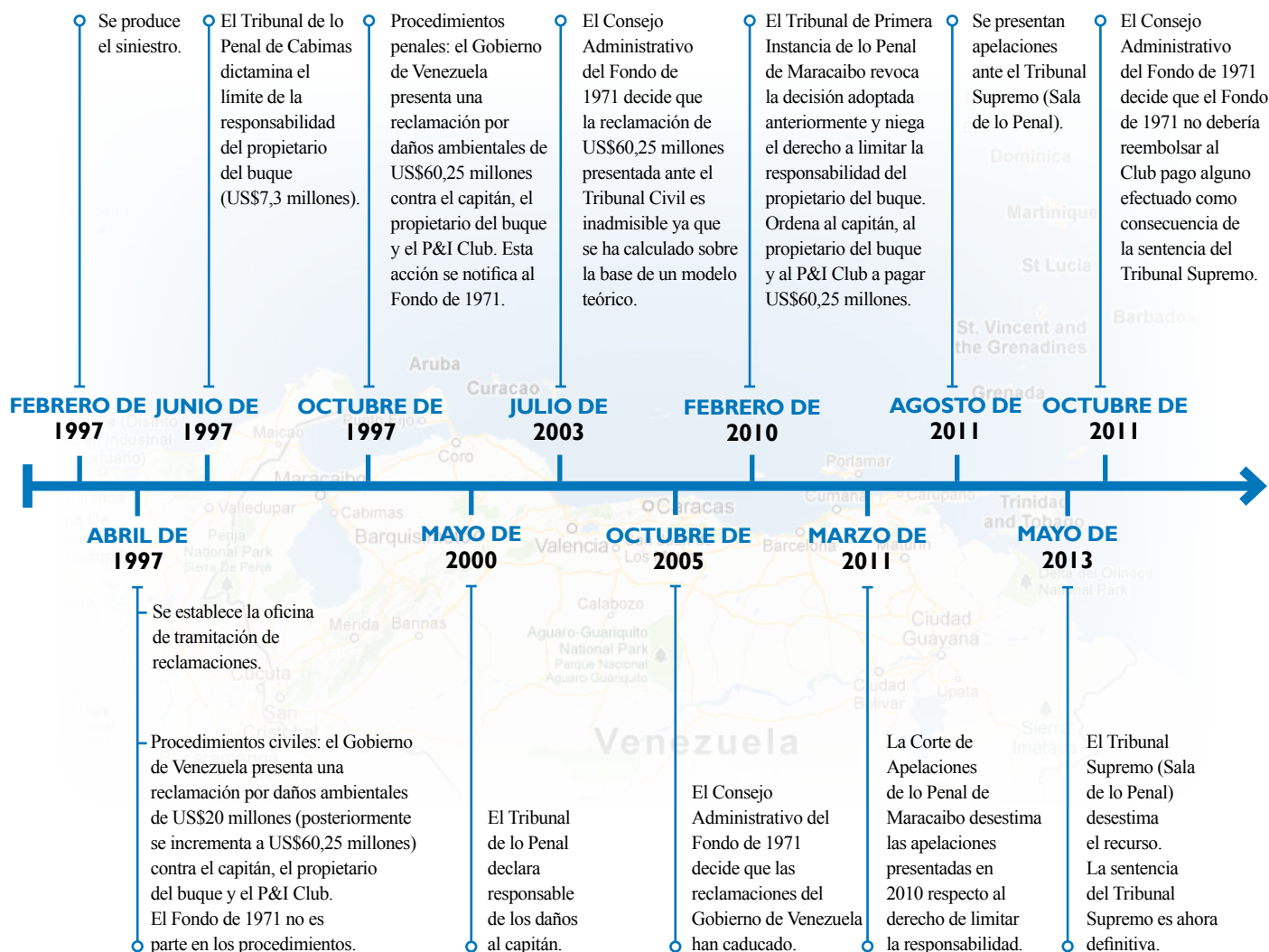


Plate Princess

Fecha del siniestro	27 de mayo de 1997
Lugar del siniestro	Puerto Miranda, Lago 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 de abanderamiento del buque	Malta
Arqueo bruto	30 423
Asegurador P&I	The Standard Steamship Owner’s Protection & Indemnity Association (Bermuda) Ltd. (el Standard Club)
Límite del CRC	3,6 millones DEG o BsF 2 844 983 (£273 000)
Límite del CRC y del Fondo	60 millones DEG o BsF 403 473 005 (£39 millones)
Indemnización total pagada	Ninguna

La conversión a libras esterlinas se ha efectuado sobre la base del tipo de cambio vigente al 31 de diciembre de 2013⁽¹²⁾.



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

Siniestro

El 27 de mayo de 1997, el *Plate Princess* derramó alrededor de 3,2 toneladas de crudo, que estaban contenidas en las 8 000 toneladas de agua de lastre, cuando embarcaba carga en una terminal petrolera de Puerto Miranda (Venezuela). En un informe efectuado tras el sobrevuelo de un helicóptero de Maraven/Largoven menos de tres horas después de que se hubiera detectado el derrame en el buque, se declaró que no se habían observado hidrocarburos en la terminal ni cerca de esta.

Un experto de International Tanker Owners Pollution Federation Ltd. (ITOPF) asistió al lugar del siniestro el 7 de junio de 1997, once días después del derrame, en nombre del Fondo de 1971 y del Standard Club. El experto informó al Fondo de 1971 de que no había señales de contaminación por hidrocarburos en las inmediaciones del lugar donde había atracado el *Plate Princess* en el momento del siniestro.

Impacto

Se informó al experto de ITOPF de que se habían observado 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.

^{<12>} En enero de 2008, el bolívar fuerte (BsF) reemplazó al bolívar (Bs) al tipo de cambio de 1 BsF = 1000 Bs. Hasta diciembre de 2011 la República Bolivariana de Venezuela empleó el término bolívar fuerte (BsF) para distinguir la nueva moneda de la antigua o bolívar (Bs). No obstante, como se retiró de la circulación la antigua moneda en enero de 2012, el Banco Central de Venezuela decidió que el empleo del término ‘Fuerte’ ya no era necesario. Por consiguiente, el nombre actual de la moneda venezolana es bolívar (Bs). Para evitar cualquier confusión, continuaremos empleando el término bolívar fuerte (BsF) para distinguir la moneda actual venezolana (desde 2008) de la moneda anterior (antes de 2008).

En el momento del siniestro, y durante varios años después, el Fondo de 1971 tenía una oficina de reclamaciones abierta en Maracaibo, no lejos de la zona supuestamente afectada, que trataba las reclamaciones derivadas del siniestro del *Nissos Amorgos*. Durante todo ese tiempo, el personal de la oficina había mantenido 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 confirmaba que los hidrocarburos derramados eran el mismo crudo Lagotrec que se había cargado en el *Plate Princess*, ello demostraría que los hidrocarburos, que al parecer se derramaron de 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 y el capitán del *Plate Princess* por importes estimados en US\$10 millones y US\$20 millones respectivamente. Ninguna de las demandas aportaba 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 incoada. Dicha notificación no se efectuó en ese momento, y no hubo novedades en relación con estas reclamaciones entre 1997 y 2005. En vista del paso del tiempo y de la falta de novedades, el Fondo de 1971 dio instrucciones a sus abogados en Caracas de cerrar el expediente.

Procedimientos de limitación

La cuantía de limitación aplicable al *Plate Princess* en virtud del CRC de 1969 se estimó en 1998 en 3,6 millones DEG o Bs 2 845 millones.

En 1997, se le facilitó al Tribunal de lo Penal de Cabimas una garantía bancaria por esta cuantía. En una sentencia dictada en febrero de 2009, el Tribunal de Primera Instancia Marítimo en Caracas decidió que el propietario del buque tenía derecho a limitar su responsabilidad en virtud del CRC de 1969 en BsF 2,8 millones, cuantía correspondiente a la garantía bancaria aportada. Esta sentencia fue confirmada por el Tribunal Superior Marítimo en septiembre de 2009 y por el Tribunal Supremo de Venezuela en 2010.

Procedimientos civiles 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 un importe estimado en US\$10 060 por embarcación, es decir un total de US\$17 millones. La demanda era por supuestos daños a embarcaciones pesqueras y redes y lucro cesante. A octubre de 2013, no había habido novedades sobre esta demanda.

En junio de 1997, FETRAPESCA presentó también una demanda contra el propietario y el capitán del *Plate Princess* ante el Tribunal de lo Civil de Caracas por un importe estimado en US\$10 millones. La demanda era por el lucro cesante de los pescadores a consecuencia del derrame.

No había 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 la notificación no se facilitó información sobre la naturaleza o el alcance de las supuestas pérdidas.

En vista 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 acaecido el siniestro. El Consejo Administrativo expresó su solidaridad con las víctimas del siniestro y lamentó que las disposiciones sobre la caducidad hubieran ido en detrimento de sus intereses; sin embargo, manifestó que era necesario ceñirse al texto de los Convenios y decidió que la demanda de FETRAPESCA había caducado respecto del Fondo de 1971.

En diciembre de 2006, la demanda fue transferida al Tribunal Marítimo de Caracas.

En julio de 2008, el propietario y el capitán del *Plate Princess* pidieron al Tribunal Marítimo de Caracas que declarase caducada la demanda de FETRAPESCA (perención de instancia), ya que los demandados no habían tomado medidas para dar debido curso a su demanda 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 de la demanda de FETRAPESCA

En febrero de 2009, el Tribunal de Primera Instancia Marítimo aceptó la demanda de FETRAPESCA contra el propietario y el capitán del *Plate Princess*, aunque no se había facilitado documentación alguna en apoyo de la demanda 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.

En octubre de 2011, FETRAPESCA pidió que su reclamación se retirase del Tribunal de Primera Instancia Marítimo (primera solicitud para retirar la demanda). No obstante, el tribunal rechazó la petición de PETRAPESCA.

En septiembre de 2012, el Fondo de 1971 fue notificado formalmente por primera vez de la sentencia. Dicha sentencia constaba de dos documentos. El primero contenía la decisión que atribuía la responsabilidad al propietario del buque y al capitán, y pedía su notificación al Fondo de 1971; además, establecía que la cuantía de indemnización sería evaluada por peritos judiciales nombrados posteriormente. El segundo documento, que también formaba parte de la sentencia, contenía una decisión que ordenaba al Fondo de 1971 pagar a los demandantes la indemnización que excediera la responsabilidad del propietario del buque.

En octubre de 2012, el Fondo de 1971 interpuso un recurso contra la sentencia de febrero de 2009.

Asimismo, en octubre de 2012, FETRAPESCA presentó una solicitud para retirar su demanda (segunda solicitud para retirar la demanda), pero el tribunal la rechazó nuevamente.

Demanda del Sindicato Único de Pescadores de Puerto Miranda

En junio de 1997, el Sindicato Único de Pescadores de Puerto Miranda, presentó una demanda en el Tribunal de lo Civil de Caracas contra el propietario y el capitán del *Plate Princess* por una cantidad estimada en US\$20 millones.

No hubo novedades con respecto de esta demanda entre 1997 y octubre de 2005, cuando se notificó formalmente al Fondo de 1971 por vía diplomática de la demanda presentada por el Sindicato Único de Pescadores de Puerto Miranda. En la notificación no se facilitó información sobre la naturaleza o el alcance de las supuestas pérdidas.

Al igual que con la demanda de FETRAPESCA, el Consejo Administrativo del Fondo de 1971 decidió en mayo de 2006 que la demanda del Sindicato Único de Pescadores de Puerto Miranda había caducado respecto del Fondo de 1971, según el Convenio del Fondo de 1971, puesto que el Sindicato Único de Pescadores de Puerto Miranda

no había incoado acción judicial contra el Fondo de 1971 ni había notificado al Fondo en el periodo estipulado en el Convenio de su acción judicial contra el propietario del buque.

En diciembre de 2006, la demanda fue transferida al Tribunal de Primera Instancia Marítimo, también en Caracas.

Demanda enmendada del Sindicato Único de Pescadores de Puerto Miranda

En abril de 2008, 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 ocasión, 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 constaban en forma detallada la naturaleza, el alcance y la cuantificación de las supuestas pérdidas. Se reclamaba el coste de la limpieza de 849 embarcaciones y el reemplazo de unos 7 814 paquetes de redes y de dos motores fueraborda. Se alegaba que las redes estaban tan contaminadas con hidrocarburos 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 periodo de 187 días civiles (seis meses) a raíz de no poder pescar por falta de equipo. La demanda enmendada era por BsF 53,5 millones. El Tribunal de Primera Instancia Marítimo de Caracas aceptó la demanda enmendada el 10 de abril de 2008.

En la demanda enmendada se hacía 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 le facilitara copias de los documentos que presentaron los demandantes. No obstante, el número de documentos era tal, que excedía la capacidad del tribunal para copiarlos, por lo que este delegó dicha labor a un contratista externo.

Buques tanque cargando petróleo crudo en el Lago de Maracaibo.



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

El 4 de agosto de 2008, el Fondo de 1971 recibió copias de los documentos (16 legajos en total). El Fondo designó entonces expertos para examinar la demanda y la documentación justificativa. 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 demanda 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 de apelación fue rechazado.

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

En enero de 2009, se celebró la vista en relación con la demanda revisada. En dicha vista, 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 vista, los testigos admitieron que los recibos, fechados en febrero de 1997, no eran auténticos y que se habían creado después del siniestro. La mayoría de los testigos nombrados por los demandantes en sus alegatos para respaldar los documentos presentados como prueba no asistieron a la audiencia. Esta circunstancia impidió al capitán, al propietario del buque y al Fondo de 1971 impugnar u obtener confirmación de dichas pruebas.

Decisiones judiciales en materia de responsabilidad

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

En febrero de 2009, el Tribunal de Primera Instancia Marítimo dictó sentencia en la que aceptó la demanda y ordenó al capitán, al propietario del buque y al Fondo de 1971, aunque no era parte demandada, pagar los daños sufridos por el demandante en la cuantía que determinarían los peritos judiciales. El tribunal venezolano, en su interpretación de los Convenios, concluye que el Fondo de 1971, al haber sido notificado,

está obligado automáticamente a pagar indemnización. El capitán, el propietario del buque y el Fondo de 1971 recurrieron la sentencia ante el Tribunal Superior Marítimo.

Sentencia del Tribunal Superior Marítimo respecto de 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. En la sentencia se exponía en detalle el método que seguirían los peritos. Dicho método estaba basado en los datos obtenidos de los recibos presentados por los demandantes para justificar sus pérdidas. La sentencia también ordenaba a los demandados pagar intereses y costas procesales. El capitán, el propietario del buque y el Fondo de 1971 apelaron contra la sentencia ante el Tribunal Supremo ^{<13>}.

Sentencia del Tribunal Supremo

En octubre de 2010, el Tribunal Supremo dictó sentencia, rechazando 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 a 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 solicitó que se invalidaran 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 otros, 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.

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 la 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; y
- Otras cuestiones consideradas en la sentencia.

^{<13>} Para un análisis de las consideraciones de la decisión del Tribunal Superior Marítimo en la sesión de octubre de 2010 del Consejo Administrativo del Fondo de 1971, se remite a la publicación *Siniestros en los que intervinieron los FIDAC-2010*, páginas 66 y 67.

Caducidad

La Sala Constitucional del Tribunal Supremo confirmó la interpretación hecha por el Tribunal Supremo de las disposiciones sobre caducidad del Convenio del Fondo de 1971. La Sala Constitucional del Tribunal Supremo expuso lo 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 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 el asegurador), y tomando en consideración que el artículo 6.1 eíusdem 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; y así se decide.”

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 instauren 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 interpuso recurso de apelación 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 ejercer 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 motivo de formalidades aunque obviamente eran válidos.

La Sala Constitucional del Tribunal Supremo desestimó este argumento por motivo de que el sistema de la sana crítica no era el único que debía emplearse para la apreciación de los diversos medios probatorios. El tribunal estatuyó que el juez, al momento de examinar 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, se aplicará el sistema de la sana crítica.

El tribunal añadió 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 eran aplicables con preferencia a lo dispuesto en la ley de procedimiento marítimo.

Otras cuestiones consideradas en la sentencia

El Fondo de 1971 también interpuso recurso por motivo de que los tribunales de instancia inferior habían aceptado como prueba la información contenida en ciertos documentos presentados por los demandantes 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 habían evaluado las pérdidas en una cuantía superior a la reclamada.

La Sala Constitucional del Tribunal Supremo desestimó estos argumentos porque no consideró que existieran “infracciones grotescas” de interpretación de la Constitución. Además consideró que la revisión solicitada de la sentencia del Tribunal Supremo no contribuiría a la uniformidad de la interpretación de las normas y principios constitucionales.

Decisiones judiciales en materia de la cuantía

Designación de peritos judiciales

En una vista en noviembre de 2010, el Tribunal de Primera Instancia Marítimo designó tres peritos para calcular la indemnización que debía pagarse al demandante empleando el método establecido por el Tribunal

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

Superior Marítimo. En la vista, el capitán y el propietario del buque designaron un perito y el demandante, un segundo perito. El tribunal designó el tercer perito. Como el Fondo de 1971 no era una parte demandada, no pudo nombrar un perito. El Tribunal de Primera Instancia Marítimo rechazó al perito designado por el capitán y el propietario del buque. El capitán y el propietario del buque nombraron otro perito; pero, este nombramiento también fue rechazado. El capitán y el propietario del buque apelaron contra esta decisión. El recurso de apelación fue rechazado. El tribunal nombró entonces al perito que debían haber nombrado 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, intereses incluidos. Esta información se resume en el cuadro de la página 92.

Los peritos señalaron igualmente que la cuantía total disponible para la indemnización en virtud de los Convenios (60 millones DEG) era equivalente a BsF 403 473 005. Este cálculo estuvo basado en el tipo de cambio aplicable al 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, esto es el importe de la cuantía 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 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 límites fijados en la sentencia del Tribunal Superior Marítimo. En enero de 2011, el Tribunal de Primera Instancia Marítimo admitió la solicitud y designó dos nuevos peritos para revisar el informe de los primeros peritos.

En marzo de 2011, los nuevos peritos designados por el Tribunal de Primera Instancia Marítimo emitieron un informe en el que confirmaban las conclusiones de los tres peritos designados inicialmente.

Sentencia del Tribunal de Primera Instancia Marítimo sobre la cuantía

También en marzo de 2011, el Tribunal de Primera Instancia Marítimo dictó sentencia sobre la cuantía de las pérdidas. En su sentencia, el tribunal desestimó los recursos del capitán, el propietario del buque y el Fondo de 1971 contra los informes emitidos por los tres peritos originalmente nombrados por el tribunal y fijó la cuantía de la pérdida en BsF 769 892 085. El tribunal ordenó al capitán, en su calidad de agente del propietario del buque, pagar BsF 2 844 983, y al Fondo de 1971, BsF 400 628 022. Además, el tribunal ordenó al capitán y al Fondo de 1971 pagar las costas procesales. El capitán y el Fondo de 1971 recurrieron la sentencia ante el Tribunal Superior Marítimo.

Sentencia del Tribunal Superior Marítimo sobre la cuantía

En julio de 2011, el Tribunal Superior Marítimo desestimó los recursos presentados 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 había argumentado en su recurso 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 ^{<14>}, más las costas procesales.

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

Sentencia del Tribunal Supremo sobre la cuantía

En noviembre de 2011, el Tribunal Supremo rechazó el recurso del Fondo de 1971 contra la sentencia de julio de 2011 del Tribunal Superior Marítimo en relación con la cuantía de la pérdida.

En marzo de 2012, el Fondo de 1971 apeló ante la Sala Constitucional del Tribunal Supremo contra la decisión del Tribunal Supremo en relación con la cuantía de la pérdida.

Sentencia de la Sala Constitucional del Tribunal Supremo sobre la cuantía

En agosto de 2012, la Sala Constitucional del Tribunal Supremo rechazó el recurso del Fondo de 1971 contra la sentencia del Tribunal Supremo sobre la cuantía de la pérdida. En su sentencia, el tribunal decidió que la cuantía adjudicada se debería pagar a cada pescador de acuerdo a la evaluación de los peritos judiciales.

Ejecución de la sentencia del Tribunal Superior Marítimo

En marzo de 2012, el Sindicato Único de Pescadores de Puerto Miranda presentó peticiones al Tribunal de Primera Instancia Marítimo para que ordenara al propietario del buque y al Fondo de 1971 pagar conforme a la sentencia del Tribunal Superior Marítimo, y para que ordenara al Banco Venezolano de Crédito transferir al tribunal la cuantía de la garantía bancaria que constituía el fondo de limitación del propietario del buque. El Tribunal de Primera Instancia Marítimo aceptó la petición del Sindicato Único de Pescadores de Puerto Miranda sobre la ejecución de la sentencia y fijó una fecha para que el propietario del buque y el Fondo de 1971 pagaran las cuantías adjudicadas por el Tribunal Superior Marítimo.

^{<14>} Los peritos judiciales calcularon que la cuantía total disponible para la indemnización en virtud del CRC de 1969 y del Convenio del Fondo de 1971 (60 millones DEG) era equivalente a BsF 403 473 004,80 y la indemnización que debía pagar el Fondo de 1971 debería ser de BsF 400 628 022 (BsF 403 473 004,80 menos BsF 2 844 983).

En abril de 2012, el Fondo de 1971 presentó alegatos al Tribunal de Primera Instancia Marítimo solicitándole que suspendiera la ejecución de la sentencia. El Fondo adujo en los alegatos que, según el artículo 4.5 del Convenio del Fondo de 1971, la cuantía de indemnización correspondiente al Fondo de 1971 debía distribuirse entre todas las víctimas reconocidas del siniestro en proporción a las cuantías admitidas de los daños. Por tanto, sobre la base del principio de distribución por igual entre todos los demandantes del fondo de limitación del propietario del buque contemplado en el CRC de 1969, no se podían efectuar pagos hasta que la demanda de FETRAPESCA hubiera alcanzado una etapa final del procedimiento.

En agosto de 2012, el capitán presentó alegatos solicitando igualmente al tribunal que suspendiera la ejecución de la sentencia por motivo de la distribución del fondo de limitación del propietario del buque entre los demandantes en virtud del CRC de 1969.

En septiembre de 2012, el Tribunal de Primera Instancia Marítimo rechazó la petición del capitán y del Fondo de 1971 de suspender la ejecución de la sentencia.

Asimismo, en septiembre de 2012, el Sindicato Único de Pescadores de Puerto Miranda pidió a la Sala Constitucional del Tribunal Supremo que enmendara su sentencia dictada en agosto de 2012 y que pronunciara una nueva decisión ordenando a los demandados que pagasen, no a los pescadores directamente, sino al Sindicato Único de Pescadores de Puerto Miranda. El Fondo de 1971 se opuso a esta petición.

En diciembre de 2012, el Banco Venezolano de Crédito presentó un cheque en el tribunal de un importe de BsF 2 844 983, correspondiente a la cuantía de la garantía emitida para cubrir el fondo de limitación.

Embargo sobre los activos del Fondo

Los abogados del Sindicato Único de Pescadores de Puerto Miranda presentaron alegatos al tribunal en los que solicitaban un embargo sobre los activos del Fondo, específicamente sobre las contribuciones adeudadas al Fondo de 1992 por Petróleos de Venezuela S.A. (PDVSA), la empresa estatal venezolana de petróleo. El Fondo de 1971 interpuso alegatos de disconformidad con las medidas solicitadas por el Sindicato Único de Pescadores de Puerto Miranda fundándose en que el siniestro del *Plate Princess* atañía solo al Fondo de 1971, no al Fondo de 1992, y que cualesquiera importes adeudados por PDVSA eran en concepto de contribuciones al Fondo de 1992, no al Fondo de 1971.

En enero de 2013, el Tribunal de Primera Instancia Marítimo rechazó los argumentos del Fondo de 1971 por motivo de que, en su calidad de organismo internacional de indemnización, este último debía responder en lo referente a asuntos de indemnización, y que el Fondo de 1992 era parte interesada en relación con la decisión final respecto de las contribuciones debidas por PDVSA.

En febrero de 2013, el Sindicato Único de Pescadores de Puerto Miranda solicitó que se aclarase la sentencia del Tribunal de Primera Instancia Marítimo, aduciendo que la sentencia anterior, en la que se imponía responsabilidad sobre el Fondo de 1971, debía referirse al Fondo de 1992 porque Venezuela ahora solo era miembro del Fondo de 1992. El Fondo de 1971 interpuso un recurso en disconformidad, en el que se subrayaba que el siniestro del *Plate Princess* atañía solo al Fondo de 1971 y no al Fondo de 1992.

Uteriormente, en el mismo mes, el Tribunal de Primera Instancia Marítimo aceptó la petición presentada por el Sindicato Único de Pescadores de Puerto Miranda de embargo sobre los activos del Fondo, y ordenó el embargo de las contribuciones debidas por PDVSA al Fondo hasta un límite de BsF 412 646 863, correspondiente a la cuantía adjudicada contra el Fondo de 1971, es decir BsF 400 628 022 más costes de ejecución. El tribunal no precisó si se refería al Fondo de 1971, al Fondo de 1992 o a ambos.

El Tribunal de Primera Instancia Marítimo emitió también una orden de embargo de los eventuales activos en posesión del Fondo en Venezuela, hasta un límite de BsF 921 444 450, es decir, el doble de la cuantía adjudicada contra el Fondo de 1971 más el 30 %. El tribunal mencionó expresamente la ratificación por Venezuela no solo del Convenio del Fondo de 1971, sino también del Protocolo de 1992. El Fondo de 1971 presentó un recurso contra esta orden, pero al mes de octubre de 2013, no había habido novedades al respecto.

Consideraciones

Consideraciones del Director

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 tratadas en la sentencia de la Sala Constitucional del Tribunal Supremo dictada en junio de 2011, y sobre el carácter ejecutorio de la misma (documento IOPC/OCT11/3/4). En el documento, el Director informaba al Consejo Administrativo de lo siguiente.

Cuestión de la 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 un plazo de tres años contados a partir de la fecha en que se produjeron los daños.

El Director mantuvo su opinión de que la acción a la que se refiere el artículo 6, párrafo 1, del Convenio del Fondo de 1971 podía entablarse contra el Fondo de 1971 o contra el propietario del buque. Si la acción era contra el propietario del buque, para evitar que caducase la demanda, el demandante debía notificar 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 podía ser correcta ya que, si para evitar la caducidad, solo fuese necesario que el demandante entablase 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 requiriese la notificación formal de dicha acción al Fondo de 1971 en el mismo periodo.

El Director reconoció que el artículo 6, párrafo 1, del Convenio del Fondo de 1971 no estipulaba contra quién había de iniciarse la acción referida. Sin embargo, como el CRC de 1969 establecía la relación entre la víctima de los daños ocasionados por contaminación, el propietario del buque y su asegurador, era lógico que toda acción judicial requerida en virtud de ese Convenio fuese 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 la víctima 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 estaba de acuerdo con la opinión del Consejo Administrativo de que la interpretación correcta del artículo 6, párrafo 1, del Convenio del Fondo de 1971 era que la acción que debía incoarse en el plazo de tres años era una acción contra el Fondo de 1971, y que la notificación obligatoria era la notificación de la acción contra el propietario del buque o su asegurador según el artículo 7, párrafo 6.

Aplicación de la regla de la sana crítica por los tribunales

En su documento, el Director observó con preocupación que la Sala Constitucional del Tribunal Supremo consideró que el tribunal debía 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, en su defecto, debía aplicar las reglas 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 debida a los pescadores representados por el Sindicato Único de Pescadores de Puerto Miranda en BsF 769 892 085. De esta suma, BsF 726,3 millones eran en concepto del lucro cesante experimentado por 849 embarcaciones de captura durante seis meses. El Director observó que este importe equivalía a unos ingresos anuales de BsF 1 669 756 por embarcación. Por otra parte, la evaluación de las reclamaciones en el siniestro del *Nissos Amorgos* indicaba que, en 1997, los ingresos anuales medios por la venta de la captura de los camareros fueron de US\$17 400. El importe calculado por los peritos judiciales en el siniestro del *Plate Princess* era, por consiguiente, 22 veces superior al del *Nissos Amorgos*. Como la pesca en cuestión es una actividad artesanal (las embarcaciones son pequeñas, en su mayoría tienen menos de 10 m de eslora y normalmente una tripulación de dos personas), el Director consideró que la pérdida

evaluada superaba, con mucho, cualquier 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 Tribunal Marítimo calculó el límite de responsabilidad del propietario del buque y la cuantía total disponible para la indemnización en virtud de los Convenios utilizando los tipos de cambio DEG/bolívar aplicables en fechas que diferían en 14 años. Puesto que el bolívar se había depreciado en relación con el DEG en alrededor del 750 % durante el periodo en cuestión, los importes que por orden del tribunal debían pagar el propietario del buque, o su asegurador, y el Fondo de 1971 diferían sustancialmente de los 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 calculado usando los tipos de cambio DEG/moneda nacional aplicables en la misma fecha.

Notificación en un plazo razonable y oportunidad suficiente para que el Fondo de 1971 presente su caso

El Director opina que no se notificó en un plazo razonable al Fondo de 1971 ni se le dio suficiente oportunidad para presentar su caso, tal y como se estipula en el artículo X del CRC de 1969. El Director consideró que no era 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 hacer una investigación adecuada y presentar una defensa pormenorizada de una reclamación presentada al cabo de casi 11 años de acaecido 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. Para el Director, este era 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 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 respecto del siniestro del *Plate Princess* y pedía al Consejo Administrativo del Fondo de 1971 que le impartiese las instrucciones que estimase convenientes. La delegación venezolana presentó también dos documentos en los que pedía al Director que procediera al pronto pago de la indemnización. Por consiguiente, era necesario que el Consejo Administrativo decidiese si daría instrucciones al Director para efectuar el pago inmediato.

Una gran mayoría de delegaciones expresó la preocupación de que no se había seguido el debido proceso legal para llegar a las sentencias pronunciadas por los tribunales venezolanos, y además que no se había notificado con razonable antelación 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.

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 mantenerle informado de la evolución de los procedimientos judiciales en los tribunales venezolanos.

Octubre de 2011

En la sesión de 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 de seguir los resultados de las acciones judiciales en Venezuela.

Además, el Consejo Administrativo del Fondo de 1971 encargó al Director que preparase un informe sobre los puntos suscitados en la intervención de la delegación venezolana y otro 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 en su próxima sesión.

Abril de 2012

En su sesión de abril de 2012, el Consejo Administrativo del Fondo de 1971 encargó al Director que efectuase otro análisis del fundamento jurídico en que se basaba el Fondo de 1971 para rehusar el pago en virtud del artículo X del CRC de 1969 y que examinase los puntos planteados por la República Bolivariana de Venezuela en su tercera intervención en

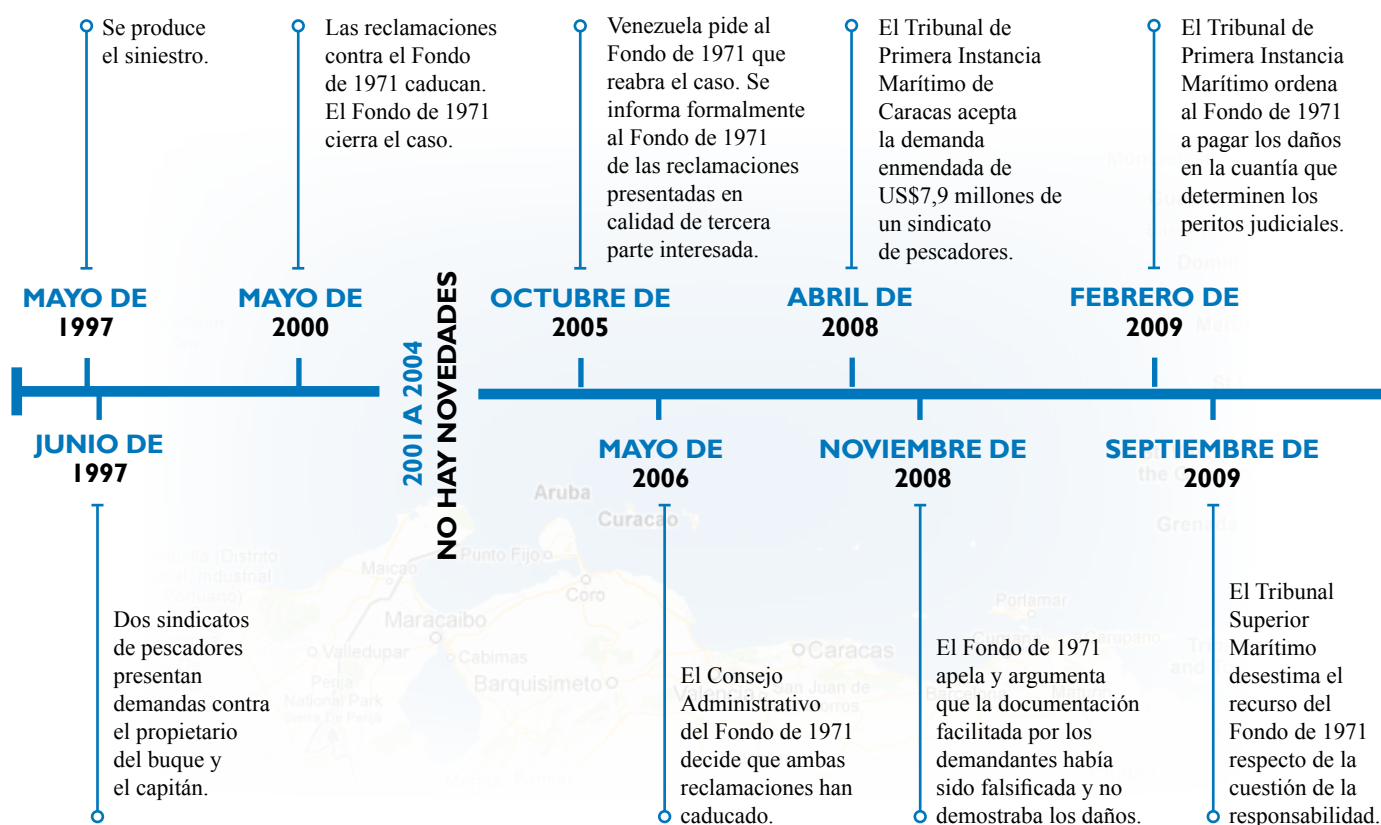
dicha reunión (véase el documento IOPC/APR12/12/1, párrafo 3.2.55) con la División de Asuntos Jurídicos y Relaciones Exteriores de la Organización Marítima Internacional (OMI).

Octubre de 2012

El Director encargó al Dr. Thomas A. Mensah, experto en asuntos relacionados con el Derecho del mar, el Derecho marítimo, el Derecho internacional del medio ambiente y el Derecho internacional público, un análisis jurídico del artículo X del CRC de 1969 y un examen de los puntos suscitados por la República Bolivariana de Venezuela, en consulta con la OMI. El dictamen jurídico del Dr. Mensah se adjuntó al Anexo II del documento IOPC/OCT12/3/4/1, presentado al Consejo Administrativo del Fondo de 1971 en su sesión de octubre de 2012.

El Dr. Mensah había concluido que, en su opinión, la decisión de los tribunales venezolanos sobre la cuestión de la caducidad era manifiestamente incorrecta ya que los derechos de los demandantes a indemnización en virtud del artículo 4 del Convenio del Fondo de 1971 habían caducado, dado que no se había entablado acción alguna en virtud de dicho artículo en los tres años contados a partir de la fecha en que se produjeron los daños, y tampoco se había notificado al Fondo de 1971 que se hubiera entablado una acción judicial de indemnización contra el propietario o su fiador con arreglo al CRC de 1969 en ese periodo, según lo estipula el artículo 7, párrafo 6, del Convenio del Fondo de 1971.

Relación cronológica de los acontecimientos clave tras el siniestro del *Plate Princess*



Asimismo, el Dr. Mensah había concluido que existía un sólido respaldo a la afirmación de que la sentencia del tribunal venezolano sobre la cuantía de los daños estaba basada en pruebas que no eran genuinas, sino que habían sido falsificadas para obtener la indemnización, y que, en consecuencia, el Fondo de 1971 tendría argumentos sólidos si impugnaba la ejecución de la sentencia en los tribunales de otros Estados Contratantes por motivo de que la sentencia se había obtenido por fraude. El Dr. Mensah concluyó que ante un tribunal inglés, el Fondo de 1971 tendría la posibilidad de impugnar la ejecución de la sentencia, tanto en virtud del Convenio del Fondo de 1971 como del common law (derecho común inglés).

Respecto a la cuestión del debido proceso legal, el Dr. Mensah concluyó que el Fondo de 1971 tenía todo el derecho a impugnar la ejecución de la sentencia del tribunal venezolano afirmando que no se le había dado una oportunidad justa de exponer su caso ante el tribunal venezolano, en virtud del artículo 8 del Convenio del Fondo de 1971, asociado al artículo X del CRC de 1969, y por referencia al derecho común inglés que también reconocía el derecho de una parte a impugnar la ejecución de la sentencia de un tribunal extranjero si no se le había dado una oportunidad razonable de exponer su caso.

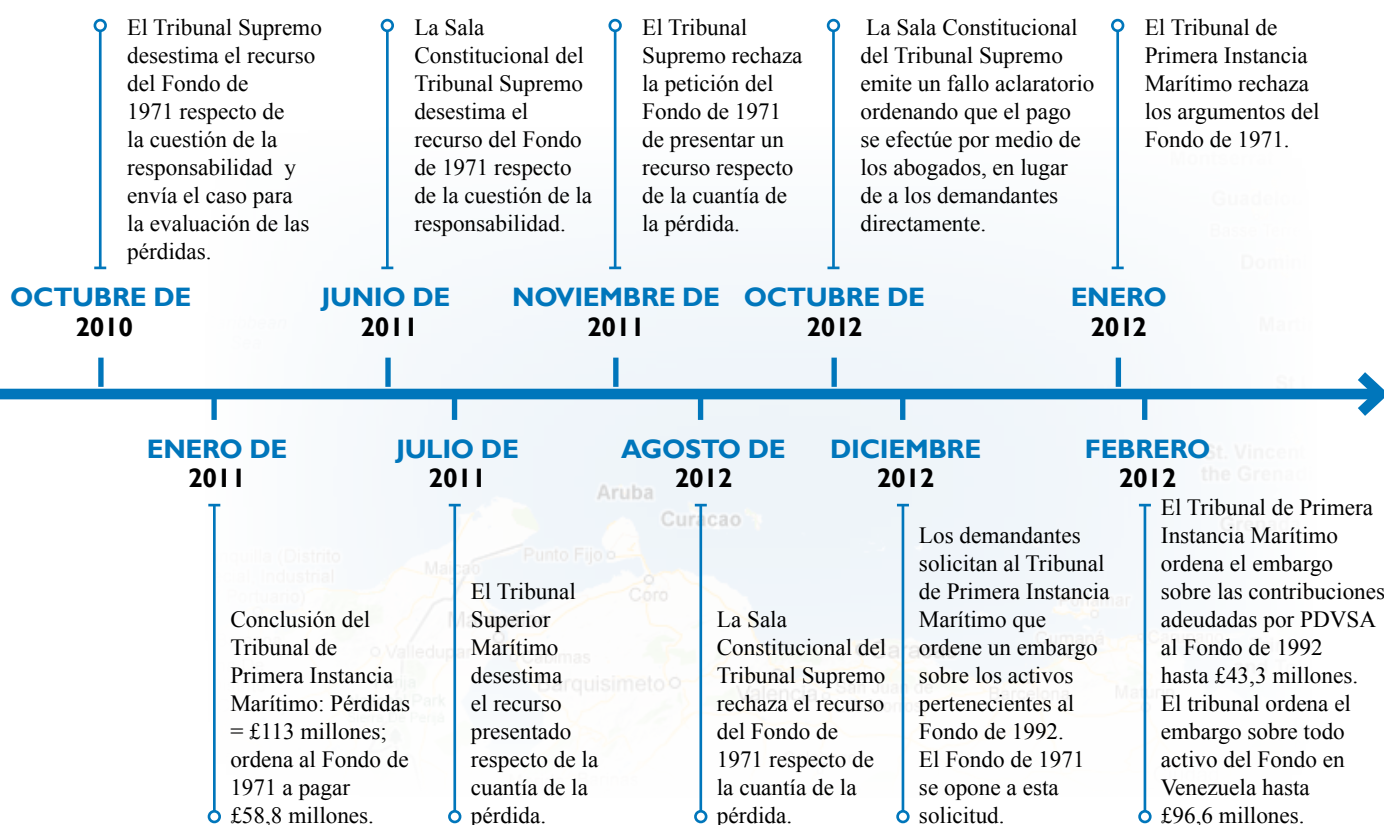
En respuesta a la tercera intervención de la delegación venezolana durante la sesión del Consejo Administrativo del Fondo de 1971 de abril de 2012, el Dr. Mensah había concluido que la intervención no era admisible de hecho o de derecho, y que la alegación de que Venezuela “automáticamente

pasó a ser Parte en el Protocolo de 1992” cuando el Convenio del Fondo de 1971 entró en vigor para Venezuela era de hecho incorrecta. Venezuela no fue Parte en el Convenio del Fondo de 1992 hasta julio de 1999; y la alegación de Venezuela de que los Estados Miembros del Fondo de 1992 eran responsables respecto de los siniestros ocurridos cuando el Fondo de 1971 estaba en vigor, aun cuando no eran miembros del Fondo de 1971, carecía de fundamento jurídico y, de hecho, estaba en conflicto directo con las disposiciones expresas del Convenio del Fondo de 1971 y los principios del Derecho internacional general de tratados.

Decisión del Consejo Administrativo del Fondo de 1971 en octubre de 2013

En su sesión de octubre de 2013, el Consejo Administrativo del Fondo de 1971, con vistas a decidir la disolución del Fondo de 1971 tan pronto como fuese posible, concluyó que no se había demostrado ninguna pérdida respecto a la reclamación presentada por FETRAPESCA y encargó al Director que interrumpiera la defensa del Fondo de 1971 ante los tribunales. En el Acta de las Decisiones de dicha sesión, se tomó nota de que el Director ya había recibido instrucciones del Consejo Administrativo del Fondo de 1971 de no efectuar pago alguno en relación con el siniestro del *Plate Princess* y de oponerse a la ejecución de la sentencia.

Conforme a las instrucciones recibidas del Consejo Administrativo del Fondo de 1971, el Fondo de 1971 retiró su defensa de los procedimientos legales entablados por el Sindicato Único de Pescadores de Puerto Mirando y FETRAPESCA ante los tribunales venezolanos.



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	
<i>Irving Whale</i>	07.09.1970	Golfo de San Lorenzo (Canadá)	Canadá	2 261	Desconocido	
<i>Antonio Gramsci</i>	27.02.1979	Ventspils (URSS)	URSS	27 694	RUB 2 431 584	
<i>Miya Maru N°8</i>	22.03.1979	Bisan Seto (Japón)	Japón	997	¥ 37 710 340	
<i>Tarpenbek</i>	21.06.1979	Selsey Bill (Reino Unido)	Alemania	999	£63 356	
<i>Mebaruzaki Maru N°5</i>	08.12.1979	Mebaru (Japón)	Japón	19	¥ 845 480	
<i>Showa Maru</i>	09.01.1980	Estrecho de Naruto (Japón)	Japón	199	¥ 8 123 140	
<i>Unsei Maru</i>	09.01.1980	Akune (Japón)	Japón	99	¥ 3 143 180	
<i>Tanio</i>	07.03.1980	Bretaña (Francia)	Madagascar	18 048	FFr 11 833 718	
<i>Furenäs</i>	03.06.1980	Oresund (Suecia)	Suecia	999	SKr 612 443	
<i>Hosei Maru</i>	21.08.1980	Miyagi (Japón)	Japón	983	¥ 35 765 920	
<i>Jose Marti</i>	07.01.1981	Dalarö (Suecia)	URSS	27 706	SKr 23 844 593	
<i>Suma Maru N°11</i>	21.11.1981	Karatsu (Japón)	Japón	199	¥ 7 396 340	
<i>Globe Asimi</i>	22.11.1981	Klaipeda (URSS)	Gibraltar	12 404	RUB 1 350 324	
<i>Ondina</i>	03.03.1982	Hamburgo (Alemania)	Países Bajos	31 030	DM 10 080 383	
<i>Shiota Maru N°2</i>	31.03.1982	Isla de Takashima (Japón)	Japón	161	¥ 6 304 300	
<i>Fukutoko Maru N°8</i>	03.04.1982	Bahía de Tachibana (Japón)	Japón	499	¥ 20 844 440	
<i>Kifuku Maru N°35</i>	01.12.1982	Ishinomaki (Japón)	Japón	107	¥ 4 271 560	
<i>Shinkai Maru N°3</i>	21.06.1983	Ichikawa (Japón)	Japón	48	¥ 1 880 940	
<i>Eiko Maru N°1</i>	13.08.1983	Karakuwazaki (Japón)	Japón	999	¥ 39 445 920	
<i>Koei Maru N°3</i>	22.12.1983	Nagoya (Japón)	Japón	82	¥ 3 091 660	
<i>Tsunehisu Maru N°8</i>	26.08.1984	Osaka (Japón)	Japón	38	¥ 964 800	
<i>Koho Maru N°3</i>	05.11.1984	Hiroshima (Japón)	Japón	199	¥ 5 385 920	
<i>Koshun Maru N°1</i>	05.03.1985	Bahía de Tokio (Japón)	Japón	68	¥ 1 896 320	

* Todos los informes anuales y los informes sobre siniestros hasta el año 1978 están disponibles en la sección de Publicaciones del sitio web de los FIDAC (www.fidac.org).

	Causa del siniestro	Cantidad estimada de hidrocarburos derramados (toneladas)	Indemnización pagada por el Fondo de 1971 al 31.12.13	Compensación pagada por el Fondo de 1971	Último año en el que apareció en el Informe Anual/ sobre siniestros*
	Hundimiento	Desconocida	Cero		1998
	Encalladura	5 500	SKr 95 707 157		1980
	Abordaje	540	¥ 140 110 582	¥ 9 427 585	1980
	Abordaje	Desconocida	£363,550		1986
	Hundimiento	10	¥ 10 188 335	¥ 211 370	1981
	Abordaje	100	¥ 103 104 874	¥ 2 030 785	1981
	Abordaje	<140	Cero		1982
	Ruptura	13 500	FFr 222 140 643		1988
	Abordaje	200	SKr 3 187 687 DKr 418 589	SKr 153 111	1982
	Abordaje	270	¥ 213 322 865	¥ 8 941 480	1982
	Encalladura	1 000	Cero		1987
	Encalladura	10	¥ 6 426 857	¥ 1 849 085	1984
	Encalladura	>16 000		US\$ 467 953	1982
	Descarga	200-300	DM 11 345 174		1984
	Encalladura	20	¥ 72 671 789		1982
	Abordaje	85	¥ 363 731 755	¥ 5 211 110	1984
	Hundimiento	33	¥ 598 181		1983
	Descarga	3,5	¥ 1 005 160	¥ 470 235	1984
	Abordaje	357	¥ 24 735 109	¥ 9 861 480	1988
	Abordaje	49	¥ 26 982 248	¥ 772 915	1986
	Hundimiento	30	¥ 16 610 200	¥ 241 200	1985
	Encalladura	20	¥ 94 111 818	¥ 1 346 480	1986
	Abordaje	80	¥ 26 124 589	¥ 474 080	1990

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	
<i>Patmos</i>	21.03.1985	Estrecho de Messina (Italia)	Grecia	51 627	Lit 13 263 703 650	
<i>Jan</i>	02.08.1985	Aalborg (Dinamarca)	Alemania	1 400	DKr 1 576 170	
<i>Rose Garden Maru</i>	26.12.1985	Umm al Qaiwain (Emiratos Árabes Unidos)	Panamá	2 621	US\$ 364 182	
<i>Brady Maria</i>	03.01.1986	Estuario del Elba (Alemania)	Panamá	996	DM 324 629	
<i>Take Maru N°6</i>	09.01.1986	Sakai-Senboku (Japón)	Japón	83	¥ 3 876 800	
<i>Oued Gueterini</i>	18.12.1986	Argel (Argelia)	Argelia	1 576	Din1 175 064	
<i>Thuntank 5</i>	21.12.1986	Gävle (Suecia)	Suecia	2 866	SKr 2 741 746	
<i>Antonio Gramsci</i>	06.02.1987	Borgå (Finlandia)	URSS	27 706	RUB 2 431 854	
<i>Southern Eagle</i>	15.06.1987	Sada Misaki (Japón)	Panamá	4 461	¥ 93 874 528	
<i>El Hani</i>	22.07.1987	Indonesia	Libia	81 412	£7 900 000	
<i>Akari</i>	25.08.1987	Dubai (Emiratos Árabes Unidos)	Panamá	1 345	£92 800	
<i>Tolmiros</i>	11.09.1987	Costa occidental (Suecia)	Grecia	48 914	SKr 50 millones	
<i>Hinode Maru N°1</i>	18.12.1987	Yawatahama (Japón)	Japón	19	¥ 608 000	
<i>Amazzone</i>	31.01.1988	Bretaña (Francia)	Italia	18 325	FFr13 860 369	
<i>Taiyo Maru N°13</i>	12.03.1988	Yokohama (Japón)	Japón	86	¥ 2 476 800	
<i>Czantoria</i>	08.05.1988	St. Romuald (Canadá)	Canadá	81 197	Desconocido	
<i>Kasuga Maru N°1</i>	10.12.1988	Kyoga Misaki (Japón)	Japón	480	¥ 17 015 040	
<i>Nestucca</i>	23.12.1988	Isla de Vancouver (Canadá)	Estados Unidos de América	1 612	Desconocido	

* Todos los informes anuales y los informes sobre siniestros hasta el año 1978 están disponibles en la sección de Publicaciones del sitio web de los FIDAC (www.fidac.org).

	Causa del siniestro	Cantidad estimada de hidrocarburos derramados (toneladas)	Indemnización pagada por el Fondo de 1971 al 31.12.13	Compensación pagada por el Fondo de 1971	Último año en el que apareció en el Informe Anual/ sobre siniestros*
	Abordaje	700	Cero		1994
	Encalladura	300	DKr 9 455 661	DKr 394 043	1988
	Mal manejo del suministro de hidrocarburos	Desconocida	Cero		1987
	Abordaje	200	DM 3 220 511		1988
	Descarga	0,1		¥ 104 987	1987
	Descarga	15	US\$ 1 133 FFr 708 824 Din 5 650 £126 120	Din 293 766	1990
	Encalladura	150-200	SKr 23 217 632	SKr 685 437	1992
	Encalladura	600-700	FM 1 849 924		1990
	Abordaje	15	Cero		1989
	Encalladura	3 000	Cero		1988
	Incendio	1 000	Dhr 864 292 US\$ 187 165		1992
	Desconocida	200	Cero		1992
	Mal manejo de la carga	25	¥ 1 847 225	¥ 152 000	1989
	Tanques averiados por temporal	2 000	FFr 1 286 977		1992
	Descarga	6	¥ 6 134 885	¥ 619 200	1989
	Choque contra muelle	Desconocida	Cero		1991
	Hundimiento	1 100	¥ 425 365 167	¥ 4 253 760	1992
	Abordaje	Desconocida	Cero		1991

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	
<i>Fukkol Maru N°12</i>	15.05.1989	Shiogama (Japón)	Japón	94	¥ 2 198 400	
<i>Tsubame Maru N°58</i>	18.05.1989	Shiogama (Japón)	Japón	74	¥ 2 971 520	
<i>Tsubame Maru N°16</i>	15.06.1989	Kushiro (Japón)	Japón	56	¥ 1 613 120	
<i>Kifuku Maru N°103</i>	28.06.1989	Otsuji (Japón)	Japón	59	¥ 1 727 040	
<i>Nancy Orr Gaucher</i>	25.07.1989	Hamilton (Canadá)	Liberia	2 829	Can\$ 473 766	
<i>Dainichi Maru N°5</i>	28.10.1989	Yaizu (Japón)	Japón	174	¥ 4 199 680	
<i>Daito Maru N°3</i>	05.04.1990	Yokohama (Japón)	Japón	93	¥ 2 495 360	
<i>Kazuei Maru N°10</i>	11.04.1990	Osaka (Japón)	Japón	121	¥ 3 476 160	
<i>Fuji Maru N°3</i>	12.04.1990	Yokohama (Japón)	Japón	199	¥ 5 352 000	
<i>Volgoneft 263</i>	14.05.1990	Karlskrona (Suecia)	URSS	3 566	SKr 3 205 204	
<i>Hato Maru N°2</i>	27.07.1990	Kobe (Japón)	Japón	31	¥ 803 200	
<i>Bonito</i>	12.10.1990	Río Támesis (Reino Unido)	Suecia	2 866	£241 000	
<i>Rio Orinoco</i>	16.10.1990	Isla de Anticosti (Canadá)	Islas Caimán	5 999	Can\$ 1 182 617	
<i>Portfield</i>	05.11.1990	Pembroke, Gales (Reino Unido)	Reino Unido	481	£39 970	
<i>Vistabella</i>	07.03.1991	Caribe	Trinidad y Tabago	1 090	144 970 DEG	
<i>Hokunan Maru N°12</i>	05.04.1991	Isla de Okushiri (Japón)	Japón	209	¥ 3 523 520	
<i>Agip Abruzzo</i>	10.04.1991	Livorno (Italia)	Italia	98 544	Lit 22 525 millones	
<i>Haven</i>	11.04.1991	Génova (Italia)	Chipre	109,977	Lit 23 950 220 000	
<i>Kaiko Maru N°86</i>	12.04.1991	Nomazaki (Japón)	Japón	499	¥ 14 660 480	
<i>Kumi Maru N°12</i>	27.12.1991	Bahía de Tokio (Japón)	Japón	113	¥ 3 058 560	
<i>Fukkol Maru N°12</i>	09.06.1992	Ishinomaki (Japón)	Japón	94	¥ 2 198 400	

* Todos los informes anuales y los informes sobre siniestros hasta el año 1978 están disponibles en la sección de Publicaciones del sitio web de los FIDAC (www.fidac.org).

	Causa del siniestro	Cantidad estimada de hidrocarburos derramados (toneladas)	Indemnización pagada por el Fondo de 1971 al 31.12.13	Compensación pagada por el Fondo de 1971	Último año en el que apareció en el Informe Anual/ sobre siniestros*
	Rebose de tubería de suministro	0,5	¥ 492 635	¥ 549 600	1990
	Mal manejo del transvase de hidrocarburos	7	¥ 19 159 905	¥ 742 880	1991
	Descarga	Desconocida	¥ 273 580	¥ 403 880	1990
	Mal manejo de la carga	Desconocida	¥ 8 285 960	¥ 431 761	1990
	Rebose durante la descarga	250	Cero		1990
	Mal manejo de la carga	0,2	¥ 2 160 610	¥ 1 049 920	1991
	Mal manejo de la carga	3	¥ 5 490 570	¥ 623 840	1992
	Abordaje	30	¥ 49 443 626	¥ 869 040	1991
	Rebose durante las operaciones de abastecimiento	Desconocida	¥ 96 431	¥ 1 338 000	1991
	Abordaje	800	SKr 16 849 328		1992
	Mal manejo de la carga	Desconocida	¥ 1 087 700	¥ 200 800	1991
	Mal manejo de la carga	20	Cero		1993
	Encalladura	185	Can\$ 12 831 891		1995
	Hundimiento	110	£259 509	£17,155	1995
	Hundimiento	Desconocida	€ 1,255,803		2012
	Encalladura	Desconocida	¥ 6 144 829	¥ 880 880	1993
	Abordaje	2 000	Cero	Lit 1 666 031 931	1995
	Incendio y explosión	Desconocida	Lit 71 584 970 783 FFr 23 510 228	£2,500,000	1999
	Abordaje	25	¥ 93 067 813	¥ 3 665 120	1993
	Abordaje	5	¥ 1 056 518	¥ 764 640	1995
	Mal manejo del suministro de hidrocarburos	Desconocida	¥ 4 243 997	¥ 549 600	1993

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	
<i>Aegean Sea</i>	03.12.1992	La Coruña (España)	Grecia	57 801	Pts 1 121 219 450	
<i>Braer</i>	05.01.1993	Shetland (Reino Unido)	Liberia	44 989	£4 883 840	
<i>Kihnu</i>	16.01.1993	Tallinn (Estonia)	Estonia	949	113 000 DEG	
<i>Sambo N°11</i>	12.04.1993	Seúl (República de Corea)	República de Corea	520	KRW 77 786 224	
<i>Taiko Maru</i>	31.05.1993	Shioyazaki (Japón)	Japón	699	¥ 29 205 120	
<i>Ryoyo Maru</i>	23.07.1993	Península de Izu (Japón)	Japón	699	¥ 28 105 920	
<i>Keumdong N°5</i>	27.09.1993	Yeosu (República de Corea)	República de Corea	481	KRW 77 417 210	
<i>Iliad</i>	09.10.1993	Pilos (Grecia)	Grecia	32 511	Drs 1 496 533 000	
<i>Seki</i>	30.03.1994	Fujairah (Emiratos Arabes Unidos y Omán)	Panamá	153 506	14 millones DEG	
<i>Daito Maru N°5</i>	11.06.1994	Yokohama (Japón)	Japón	116	¥ 3 386 560	
<i>Toyotaka Maru</i>	17.10.1994	Kainan (Japón)	Japón	2,960	¥ 81 823 680	
<i>Hoyu Maru N°53</i>	31.10.1994	Monbetsu (Japón)	Japón	43	¥ 1 089 280	
<i>Sung Il N°1</i>	08.11.1994	Onsan (República de Corea)	República de Corea	150	KRW 23 millones	
Derrame de procedencia desconocida	30.11.1994	Mohammedia (Marruecos)	-	-	-	
<i>Boyang N°51</i>	25.05.1995	Sandbaeg Do (República de Corea)	República de Corea	149	19 817 DEG	
<i>Dae Woong</i>	27.06.1995	Kojung (República de Corea)	República de Corea	642	KRW 95 millones	
<i>Sea Prince</i>	23.07.1995	Yosu (República de Corea)	Chipre	144 567	KRW 18 308 275 906	

* Todos los informes anuales y los informes sobre siniestros hasta el año 1978 están disponibles en la sección de Publicaciones del sitio web de los FIDAC (www.fidac.org).

	Causa del siniestro	Cantidad estimada de hidrocarburos derramados (toneladas)	Indemnización pagada por el Fondo de 1971 al 31.12.13	Compensación pagada por el Fondo de 1971	Último año en el que apareció en el Informe Anual/ sobre siniestros*
	Encalladura	73 500	Pts 9 169 589 477	Pts 278 197 307	2012
	Encalladura	84 000	£51 938 938		2007
	Encalladura	140	FM 543 618		1997
	Encalladura	4	KRW 219 714 755		1994
	Abordaje	520	¥ 1 093 185 055	¥ 7 301 280	1995
	Abordaje	500	¥ 8 433 001	¥ 7 026 480	1996
	Abordaje	1 280	KRW 16 275 151 969	KRW 12 857 130	2004
	Encalladura	200	Cero		2012
	Abordaje	16 000	Cero		1996
	Rebose durante las operaciones de carga	0,5	¥ 1 187 304	¥ 846 640	1995
	Abordaje	560	¥ 695 736 817	¥ 20 455 920	1996
	Mal manejo del suministro de hidrocarburos	Desconocida	¥ 4 157 715	¥ 272 320	1995
	Encalladura	18	KRW 37 780 112		1996
	Desconocida	Desconocida	Mor Dhr 2 600 000		1997
	Abordaje	160	Cero		1998
	Encalladura	1	KRW 43 517 127		1998
	Encalladura	5 035	KRW 50 227 315 595	KRW 7 410 928 540	2003

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	
<i>Yeo Myung</i>	03.08.1995	Yosu (República de Corea)	República de Corea	138	KRW 21 465 434	
<i>Shinryu Maru N°8</i>	04.08.1995	Chita (Japón)	Japón	198	¥ 3 967 138	
<i>Senyo Maru</i>	03.09.1995	Ube (Japón)	Japón	895	¥ 20 203 325	
<i>Yuil N°1</i>	21.09.1995	Busán (República de Corea)	República de Corea	1 591	KRW 351 924 060	
<i>Honam Sapphire</i>	17.11.1995	Yosu (República de Corea)	Panamá	142 488	14 millones DEG	
<i>Toko Maru</i>	23.01.1996	Anegasaki (Japón)	Japón	699	¥ 18 769 567	
<i>Sea Empress</i>	15.02.1996	Milford Haven, Gales (Reino Unido)	Liberia	77 356	£7 395 748	
<i>Kugenuma Maru</i>	06.03.1996	Kawasaki (Japón)	Japón	57	¥ 1 175 055	
<i>Kriti Sea</i>	09.08.1996	Agioi Theodoroi (Grecia)	Grecia	62 678	€6 576 100	
<i>N°1 Yung Jung</i>	15.08.1996	Busán (República de Corea)	República de Corea	560	KRW 122 millones	
<i>Nakhodka</i>	02.01.1997	Isla de Oki (Japón)	Federación de Rusia	13 159	1 588 000 DEG	
<i>Tsubame Maru N°31</i>	25.01.1997	Otaru (Japón)	Japón	89	¥ 1 843 849	
<i>Nissos Amorgos</i>	28.02.1997	Maracaibo (Venezuela)	Grecia	50 563	BsF 3,5 millones	
<i>Daiwa Maru N°18</i>	27.03.1997	Kawasaki (Japón)	Japón	186	¥ 3 372 368	
<i>Jeong Jin N°101</i>	01.04.1997	Busán (República de Corea)	República de Corea	896	KRW 246 millones	

* Todos los informes anuales y los informes sobre siniestros hasta el año 1978 están disponibles en la sección de Publicaciones del sitio web de los FIDAC (www.fidac.org).

** Todos los costes sufragados por los Fondos para este siniestro se dividieron en proporción a las responsabilidades respectivas del Fondo de 1971 y el Fondo de 1992 (43,268 % para el Fondo de 1971 y 56,732 % para el Fondo de 1992).

	Causa del siniestro	Cantidad estimada de hidrocarburos derramados (toneladas)	Indemnización pagada por el Fondo de 1971 al 31.12.13	Compensación pagada por el Fondo de 1971	Último año en el que apareció en el Informe Anual/ sobre siniestros*
	Abordaje	40	KRW 1 553 029 739		2005
	Mal manejo del suministro de hidrocarburos	0,5	¥ 9 634 576 US\$ 5 663		1996
	Abordaje	94	¥ 366 578 453		1997
	Hundimiento	Desconocida	KRW 27 177 996 728		2004
	Choque contra defensa	1,800	KRW 10 259 000 000		1999
	Abordaje	4	Cero		1996
	Encalladura	72 360	£36 806 484	£1 835 035	2003
	Mal manejo del suministro de hidrocarburos	0,3	¥ 2 278 468		1997
	Mal manejo del suministro de hidrocarburos	30	€3 774 000		2009
	Encalladura	28	KRW 771 208 587		2000
	Ruptura	6 200	¥ 9 971 613 596**		2002
	Rebose durante las operaciones de carga	0,6	¥ 8 131 327		1998
	Encalladura	3 600	US\$ 18 315 064 Bs 75 418 926	US\$ 1 804 893	2012
	Mal manejo del suministro de hidrocarburos	1	¥ 415 600 000	¥ 865 406	1998
	Rebose durante las operaciones de carga	124	KRW 418 000 000	KRW 58 000 000	1998

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	
<i>Osung N°3</i>	03.04.1997	Tunggado (República de Corea)	República de Corea	786	104 500 DEG	
<i>Plate Princess</i>	27.05.1997	Puerto Miranda (Venezuela)	Malta	30 423	3,6 millones DEG	
<i>Diamond Grace</i>	02.07.1997	Bahía de Tokio (Japón)	Panamá	147 012	14 millones DEG	
<i>Katja</i>	07.08.1997	Le Havre (Francia)	Bahamas	52 079	€7,3 millones	
<i>Evoikos</i>	15.10.1997	Estrecho de Singapur	Chipre	80 823	8 846 942 DEG	
<i>Kyungnam N°1</i>	07.11.1997	Ulsan (República de Corea)	República de Corea	168	KRW 43 543 015	
<i>Pontoon 300</i>	07.01.1998	Hamriyah, Sharjah (Emiratos Árabes Unidos)	San Vicente y las Granadinas	4 233	No se dispone de cifras	
<i>Maritza Sayalero</i>	08.06.1998	Bahía de Carenero (Venezuela)	Panamá	28 338	3 millones DEG	
<i>Al Jaziah 1</i>	24.01.2000	Abu Dhabi (Emiratos Árabes Unidos)	Honduras	681	3 millones DEG	
<i>Alambra</i>	17.09.2000	Estonia	Malta	75 366	7 600 000 DEG	
<i>Natuna Sea</i>	03.10.2000	Indonesia	Panamá	51 095	6 100 000 DEG	
<i>Zeinab</i>	14.04.2001	Emiratos Árabes Unidos	Georgia	2 178	3 millones DEG	
<i>Singapura Timur</i>	28.05.2001	Malasia	Panamá	1 369	102 000 DEG	

* Todos los informes anuales y los informes sobre siniestros hasta el año 1978 están disponibles en la sección de Publicaciones del sitio web de los FIDAC (www.fidac.org).

*** La repartición de los costes de indemnización para este siniestro se efectuó al 50:50 entre el Fondo de 1971 y el Fondo de 1992.

	Causa del siniestro	Cantidad estimada de hidrocarburos derramados (toneladas)	Indemnización pagada por el Fondo de 1971 al 31.12.13	Compensación pagada por el Fondo de 1971	Último año en el que apareció en el Informe Anual/ sobre siniestros*
	Encalladura	Desconocida	KRW 7 674 268 000 ¥ 851 039 365	KRW 37 963 635	2001
	Rebose durante las operaciones de carga	3,2	Cero		2012
	Encalladura	1 500	Cero		1999
	Choque contra muelle	190	Cero		2008
	Abordaje	29 000	Cero		2010
	Encalladura	15-20	KRW 272 033 170		2000
	Hundimiento	8 000	Dhr 7 978 483		2008
	Ruptura de tubería de descarga	262	Cero		2001
	Hundimiento	100-200	US\$ 1 089 574*** Dhr 1 000 000		2010
	Corrosión	300	Cero		2009
	Encalladura	7,000	Cero		
	Hundimiento	400	US\$ 422 000*** Dhr 1 240 000		2004
	Abordaje	Desconocida	US\$ 846 396 ¥ 11 436 000	US\$ 25 000	2004

Lista de monedas

Moneda	Símbolo	£ por unidad de moneda al 31 de diciembre de 2013, cuando proceda
Bolívar fuerte venezolano**	BsF	10,4213
Corona danesa	DKr	
Corona sueca	SKr	
Derecho Especial de Giro	DEG	1,0694
Dinar argelino	Din	
Dírham marroquí	Mor Dhr	
Dírham de los Emiratos Árabes Unidos	Dhr	
Dólar canadiense	Can\$	1,7598
Dólar de los EE.UU.	US\$	1,6563
Dracma griega*	Drs	
Euro	€	1,2020
Franco francés*	FFr	
Libra esterlina del Reino Unido	£	
Lira italiana*	Lit	
Marco alemán*	DM	
Naira de Nigeria	NGN	
Peseta española*	Pts	
Peso argentino	AR\$	10,7955
Peso filipino	PHP	73,5085
Rial omaní	OMR	0,6377
Ringgit malasio	RM	
Rublo ruso	RUB	52,4244
Won de la República de Corea	KRW	1747,92
Yen japonés	¥	

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

** En enero de 2008, el bolívar fuerte (BsF) reemplazó al bolívar (Bs) al tipo de cambio de 1 BsF = 1000 Bs. Hasta diciembre de 2011 la República Bolivariana de Venezuela empleó el término bolívar fuerte (BsF) para distinguir la nueva moneda de la antigua o bolívar (Bs). Sin embargo, dado que la antigua moneda se retiró de la circulación en enero de 2012, el Banco Central de Venezuela decidió que el empleo del término 'fuerte' ya no era necesario. Por consiguiente, el nombre actual de la moneda de Venezuela es bolívar (Bs). Para evitar cualquier confusión, el término bolívar fuerte (BsF) se ha utilizado en esta publicación para distinguir la moneda actual de Venezuela (desde 2008) de la moneda anterior (antes de 2008).

Agradecimientos

Fotografías	
Portada (<i>Nesa R3</i>)	Gobierno omaní
Página 11 (<i>Erika</i>)	Centro de documentación, de investigación y de experimentación sobre la contaminación accidental de las aguas (CEDRE)
Página 15 (<i>Prestige</i>)	Press Association Images
Page 18 (<i>Prestige</i>)	Press Association Images
Página 22 (<i>Solar 1</i>)	International Tanker Owners Pollution Federation (ITOPF)
Página 27 (<i>Volgoneft 139</i>)	Press Association Images
Página 33 (<i>Hebei Spirit</i>)	FIDAC
Página 37 (<i>Hebei Spirit</i>)	FIDAC
Página 42 (Siniestro en Argentina)	FIDAC
Página 45 (<i>King Darwin</i>)	Puerto de Dalhousie
Página 50 (<i>Redferrm</i>)	Gobierno nigeriano
Página 62 (<i>Alfa I</i>)	FIDAC
Página 65 (<i>Nesa R3</i>)	Gobierno omaní
Página 77 (<i>Iliad</i>)	Istockphoto.com
Página 82 (<i>Nissos Amorgos</i>)	You Inspire Photography
Página 89 (<i>Plate Princess</i>)	Getty Images

Publicado por los Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos

Copyright ©FIDAC 2014

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 de la misma con fines comerciales.

Se reservan todos los demás derechos.

Preimpresión por The Circus.



Este informe se ha imprimido en papel reciclado.

Notas

[illegible]

Fondos internacionales de indemnización de
daños debidos a 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: info@iopcfunds.org
Sitio web: www.fidac.org