Informe Anual 2005

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

INFORME SOBRE LAS ACTIVIDADES DE LOS FONDOS INTERNACIONALES DE INDEMNIZACIÓN DE DAÑOS DEBIDOS A LA CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS EN 2005

Fotografía de la portada:
Simulacro de derrame de hidrocarburos en el Báltico en 2005

Agradecimientos

No podrá reproducirse ninguna fotografía, mapa o gráfico de este Informe Anual sin el permiso previo por escrito de los FIDAC.

Fotografías de:

Anna Lundqvist	páginas 3, 9, 14, 22, 23, 25, 28
Capitán S. K. Kim, KOMOS	páginas 126, 127
Carlos G. Cuesta y Asociados, SL	páginas 106, 113
ITOPF	páginas 94, 125
Marine National	página 118
Autoridad Marítima y Portuaria de Singapur	página 43
Ministerio de Transporte y Comunicaciones de Finlandia	página 24
Guardacostas de Suecia	página 51 y la portada

Gráficos de:

FIDAC/IMPACT	páginas 16, 19, 38, 39, 47

Mapas de:

ITOPF/IMPACT	páginas 83, 103

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

PRÓLOGO

Como Director de los Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos (FIDAC), me complace presentar el Informe Anual del año 2005.

El año 2005 ha sido muy importante para los FIDAC, aunque afortunadamente no ha habido ningún siniestro importante de contaminación por hidrocarburos durante el año.

El 3 de marzo de 2005, entró en vigor el Protocolo relativo al Fondo Complementario y a consecuencia de ello se constituyó el Fondo Complementario, que facilita indemnización adicional superior a la disponible en virtud de los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992. Este nuevo Fondo deberá garantizar que, en aquellos Estados que ratifiquen el Protocolo, se disponga de indemnización suficiente incluso para los derrames de hidrocarburos más graves, y también que las reclamaciones aceptadas se puedan pagar íntegramente desde el principio.

El Protocolo relativo al Fondo Complementario está actualmente en vigor para 11 Estados, y otros cuatro Estados habían ratificado el Protocolo para fines de 2005, con lo que el número total de Miembros del Fondo Complementario ascendió a 15 al final de marzo de 2006.

Con todo, se prevé que no todos los Estados necesitarán la protección adicional que brinda el Fondo Complementario, y que muchos Estados continuarán estando satisfechos con la que brindan los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992. Durante 2005, otros seis Estados ratificaron el Convenio del Fondo de 1992, con el resultado de que el Fondo de 1992 tendrá 98 Miembros al final de 2006. Este continuo crecimiento del número de miembros demuestra claramente la importancia atribuida al régimen internacional de indemnización por los Estados en todas las partes del mundo.

El otro acontecimiento importante durante 2005 fue la elección en octubre del Sr. Willem Oosterveen de los Países Bajos como próximo Director de los FIDAC. El Sr. Oosterveen asumirá la responsabilidad del cargo de Director

Måns Jacobsson

el 1 de noviembre de 2006 y yo seguiré estando disponible hasta mi jubilación el 31 de diciembre de 2006. Estoy convencido de que, con el apoyo de la Secretaría, podremos garantizar una transición eficiente y sin contratiempos, y que mi sucesor estará a la altura de los desafíos que le esperan.

Es probable que 2006 sea también un año atareado, con los siniestros del *Erika* y el *Prestige* exigiendo todavía una considerable cantidad de trabajo. También habrá que dedicar un esfuerzo considerable a la liquidación del Fondo de 1971 y los preparativos para la entrada en vigor del Convenio SNP, que cubrirá los daños ocasionados por sustancias nocivas y potencialmente peligrosas.

Espero que los lectores encuentren interesante el presente Informe y que les ayude a comprender la función de los FIDAC dentro del régimen internacional de indemnización.

Måns Jacobsson
Director

ÍNDICE

Prólogo del Director 3

Índice 5

Prefacio del Presidente de la Asamblea del Fondo de 1992 9

PARTE 1

1 Introducción 13

2 El Marco Jurídico 15

3 Miembros de los FIDAC 18
3.1 Fondo de 1992 18
3.2 Fondo de 1971 19
3.3 Fondo Complementario 19

4 Relaciones Exteriores 20
4.1 Fomento de la afiliación al Fondo de 1992 e información sobre las actividades del Fondo 20
4.2 Relaciones con organizaciones internacionales y órganos interesados 20
4.3 El sitio en la red de los FIDAC 21

5 Órganos Rectores del Fondo de 1992 y del Fondo de 1971 22

6 Disolución del Fondo de 1971 25
6.1 Terminación del Convenio del Fondo de 1971 25
6.2 Seguro de responsabilidad del Fondo de 1971 25
6.3 Procedimiento para la disolución del Fondo de 1971 25

7 Administración de los FIDAC 26
7.1 Secretaría 26
7.2 Gestión de riesgos 26
7.3 Estados financieros de 2003 26
7.4 Estados financieros de 2004 27
7.5 Inversión de fondos 27
7.6 Órgano de Auditoría 28

8 Contribuciones 29
8.1 El sistema de contribuciones 29
8.2 Contribuciones de 2003 30
8.3 Contribuciones de 2004 31
8.4 Fondos de 1971 y de 1992: Contribuciones al correr de los años 31

9 Examen de la idoneidad del régimen internacional de indemnización 33
9.1 Grupo de Trabajo Intersesiones 33
9.2 Labor realizada por el Grupo de Trabajo en el periodo 2000–2003 33
9.3 Labor realizada en 2004 34
9.4 Examen de los informes del Grupo de Trabajo por la Asamblea 38

10 Fondo Complementario 40

11 Transacción y pago de reclamaciones 42
11.1 Consideraciones generales 42
11.2 Admisibilidad de las reclamaciones de indemnización 42
11.3 Siniestros en los que intervino el Fondo de 1971 43
11.4 Siniestros en los que intervino el Fondo de 1992 44

PARTE 2

12	**Siniestros tramitados por los Fondos de 1971 y de 1992 durante 2004**	49
13	**Siniestros del Fondo de 1971**	50
13.1	*Vistabella*	50
13.2	*Braer*	50
13.3	*Keumdong Nº5*	51
13.4	*Iliad*	52
13.5	*Yeo Myung*	53
13.6	*Yuil Nº1*	53
13.7	*Kriti Sea*	54
13.8	*Nissos Amorgos*	54
13.9	*Evoikos*	57
13.10	*Pontoon 300*	58
13.11	*Al Jaziah 1*	62
13.12	*Alambra*	64
13.13	*Zeinab*	66
13.14	*Singapura Timur*	67
14	**Siniestros del Fondo de 1992**	71
14.1	Siniestro en Alemania	71
14.2	*Dolly*	73
14.3	*Erika*	74
14.4	*Al Jaziah 1*	86
14.5	*Slops*	86
14.6	Siniestro en Suecia	90
14.7	*Zeinab*	92
14.8	*Prestige*	93
14.9	Siniestro en Bahrein	104
14.10	*Buyang*	107
14.11	*Hana*	108
14.12	*Victoriya*	109
14.13	*Duck Yang*	111
14.14	*Kyung Won*	112
14.15	*Jeong Yang*	115
14.16	*Nº11 Hae Woon*	116

ANEXOS

I	Estructura de los FIDAC	120
II	Nota sobre los estados financieros publicados de los Fondos de 1971 y 1992 en 2003	123
III	Fondo de 1971: Informe del Auditor externo	124
IV	Fondo de 1971: Dictamen del Auditor externo	130
V	Fondo de 1971: Cuenta de ingresos y gastos - Fondo General	131
VI	Fondo de 1971: Cuenta de ingresos y gastos - Fondo de Reclamaciones Importantes	132

VII	Fondo de 1971: Balance General	136
VIII	Fondo de 1971: Estado del flujo de efectivo	137
IX	Fondo de 1992: Informe del Auditor externo	138
X	Fondo de 1992: Dictamen del Auditor externo	144
XI	Fondo de 1992: Cuenta de ingresos y gastos – Fondo General	145
XII	Fondo de 1992: Cuenta de ingresos y gastos – Fondo de Reclamaciones Importantes	146
XIII	Fondo de 1992: Balance General	147
XIV	Fondo de 1992: Estado del flujo de efectivo	148
XV	Fondo de 1971: Cifras financieras clave correspondientes a 2004	149
XVI	Fondo de 1992: Cifras financieras clave correspondientes a 2004	150
XVII	Fondo de 1992: Hidrocarburos sujetos a contribución recibidos en el año civil de 2003 en los territorios de Estados que eran Miembros del Fondo de 1992 al 31 de diciembre de 2004	151
XVIII	Fondo de 1971: Resumen de siniestros	152
XIX	Fondo de 1992: Resumen de siniestros	174

PREFACIO

La publicación de cada Informe Anual representa el final de otro año de actividad de los órganos rectores de los FIDAC y su Secretaría en común. Como delegado, era naturalmente consciente de que mucho sucedía entre bastidores durante las reuniones, ¡pero no fue hasta que pasé a ser Presidente cuando me di cuenta de cuánto! En nombre de los órganos rectores, quisiera por tanto aprovechar esta oportunidad para expresar mi profundo agradecimiento al personal trabajador y dedicado de la Secretaría, sin el cual los FIDAC no podrían funcionar.

La elección del nuevo Director, solamente el tercero en la historia de los FIDAC, fue desde luego un momento histórico para los FIDAC. La Asamblea tuvo que escoger entre dos candidatos muy competentes, el Sr. José Maura y el Sr. Willem Oosterveen, ambos muy conocidos por muchos. Quisiera dar mis más efusivas felicitaciones al Sr. Oosterveen, quien asumirá el cargo de Director a partir de noviembre de 2006. El Sr. Oosterveen será desde luego un rostro familiar para los lectores asiduos del Informe Anual, ya que desempeñó las funciones de Presidente del Comité Ejecutivo del Fondo de 1971 entre 1995 y 1998, y de la Asamblea del Fondo de 1992 entre 1999 y 2004.

Desearía además expresar mi sincero agradecimiento al actual Director, Sr. Måns Jacobsson, quien ya ha dedicado más de 20 años al servicio de los FIDAC. El Sr. Jacobsson ha dirigido los FIDAC con considerable sabiduría y pericia, y estoy seguro de que el Sr. Oosterveen demostrará que es un digno sucesor.

La constitución del Fondo Complementario en marzo de 2005 representa la culminación de muchos años de trabajos por parte del Grupo de Trabajo intersesiones encargado de la tarea de examinar la idoneidad del régimen internacional de indemnización, tan hábilmente presidido por el Sr. Alfred Popp de Canadá. Naturalmente, todos esperamos que no ocurran siniestros que requieran la indemnización adicional disponible en virtud del Protocolo relativo al Fondo Complementario.

Jerry Rysanek

No fue posible alcanzar un consenso entre los Estados Miembros sobre la necesidad de una nueva revisión de este régimen. Espero, sin embargo, que la considerable labor sobre diversos aspectos del régimen que se ha llevado a cabo en el seno del Grupo de Trabajo resulte ser un valioso recurso en el futuro, cuando, como parece inevitable, sea necesario reconsiderar la revisión a fin de cerciorarse de que dicho régimen siga satisfaciendo las necesidades de la sociedad.

Quisiera terminar dando las gracias, en nombre de los órganos rectores, a todos aquellos que han presidido las reuniones de los FIDAC durante 2005: Sra. Lolan Margaretha Eriksson (Finlandia), Capitán Raja Malik (Malasia), Capitán Esteban Pacha (España), Sr. Volker Schöfisch (Alemania) y Sr. John Wren (Reino Unido).

Jerry Rysanek
Presidente de la Asamblea del Fondo de 1992

PARTE 1

1 INTRODUCCIÓN

Los Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos de 1971 y de 1992 y el Fondo complementario internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos (FIDAC) son organizaciones intergubernamentales que facilitan la indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos resultante de derrames de hidrocarburos persistentes procedentes de buques tanque.

El Fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos de 1971 (Fondo de 1971) fue creado en octubre de 1978 y funciona dentro del marco de dos Convenios internacionales. Estos son el Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, 1969 (Convenio de Responsabilidad Civil de 1969) y el Convenio internacional de constitución de un Fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos, 1971 (Convenio del Fondo de 1971).

Este régimen 'antiguo' fue enmendado en 1992 mediante dos Protocolos, y los Convenios enmendados, conocidos como el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992, entraron en vigor el 30 de mayo de 1996. El Fondo internacional de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos, 1992 (Fondo de 1992) fue creado en virtud del Convenio del Fondo de 1992. El Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 brinda un primer nivel de indemnización, pagado por el propietario de un buque que cause daños debidos a la contaminación por hidrocarburos. El Convenio del Fondo de 1992 brinda un segundo nivel de indemnización, financiado por los receptores de hidrocarburos tras su transporte marítimo en los Estados que sean Partes en el Convenio.

Un tercer nivel de indemnización por daños debidos a la contaminación por hidrocarburos, asimismo financiado por los receptores de hidrocarburos, está disponible mediante el Fondo complementario internacional de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos (Fondo Complementario), que fue creado por el Protocolo al Convenio del Fondo de 1992 que entró en vigor el 3 de marzo de 2005. Todo Estado que sea Parte en el Convenio del Fondo de 1992 podrá pasar a ser Parte en el Protocolo relativo al Fondo Complementario y convertirse así en Miembro del Fondo Complementario.

El Convenio del Fondo de 1971 dejó de estar en vigor el 24 de mayo de 2002 y no se aplica a los siniestros que ocurrieran después de esa fecha. Sin embargo, antes de poder disolver el Fondo de 1971, todas las reclamaciones pendientes derivadas de siniestros ocurridos antes de esa fecha en los Estados Miembros del Fondo de 1971 deberán ser liquidadas y pagadas, y los haberes restantes distribuidos entre los contribuyentes.

Sigue en vigor el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 respecto de 41 Estados. Aunque se preveía que los Estados que pasasen a ser Partes en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 denunciasen el Convenio de 1969, algunos Estados son aún Partes en ambos, lo que se traduce en relaciones convencionales complejas.

Los Convenios de Responsabilidad Civil de 1969 y de 1992 rigen la responsabilidad de los propietarios de buques por los daños debidos a la contaminación por hidrocarburos. Estos Convenios establecen el principio de responsabilidad objetiva de los propietarios de buques y crean un sistema de seguro de responsabilidad obligatorio. El propietario del buque tiene normalmente derecho a limitar su responsabilidad a una cantidad que está vinculada al arqueo del buque.

Los FIDAC proporcionan indemnización complementaria a cualquier persona que haya sufrido daños debidos a la contaminación por hidrocarburos en Estados Miembros que no pueden obtener indemnización plena por los daños al amparo del Convenio de Responsabilidad Civil aplicable. La indemnización pagadera por el Fondo de 1971 por cualquier siniestro se limita a 60 millones de Derechos Especiales de Giro (DEG) (unos £50 millones o US$86 millones)[1]. La cuantía máxima de indemnización pagadera por el Fondo de 1992 por cualquier siniestro es de 203 millones de DEG (unos £168 millones o

[1] *La unidad de cuenta en los instrumentos de tratado es el Derecho Especial de Giro (DEG) definido por el Fondo Monetario Internacional. La conversión de monedas en este Informe se ha efectuado sobre la base de los tipos al 30 de diciembre de 2005 (en esa fecha 1 DEG = £1,20474 o US$0,69966), excepto en lo que respecta a las reclamaciones pagadas por los Fondos cuando la conversión se ha efectuado al tipo de cambio en la fecha de pago.*

US$290 millones) respecto a los siniestros ocurridos a partir del 1 de noviembre de 2003 inclusive. Para los siniestros que ocurrieran antes de esa fecha, la cuantía máxima pagadera es de 135 millones de DEG (aproximadamente £112 millones o US$193 millones). Para cada Fondo estas cuantías incluyen la suma efectivamente pagada por el propietario del buque en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil respectivo.

El Protocolo relativo al Fondo Complementario, que entró en vigor el 3 de marzo de 2005, puso a disposición una cuantía total de 750 millones de DEG (£620 millones o US$1 070 millones) en concepto de indemnización por daños debidos a la contaminación en Estados que pasen a ser Miembros de dicho Fondo, incluidas las cuantías pagaderas en virtud de los Convenios de 1992.

El Fondo de 1971 cuenta con un Consejo Administrativo que se ocupa tanto de las cuestiones administrativas como de las relacionadas con los siniestros. El Fondo de 1992 se rige por una Asamblea compuesta de todos los Estados Miembros y un Comité Ejecutivo de 15 Estados Miembros elegidos por la Asamblea. La función principal del Comité Ejecutivo es adoptar decisiones de política sobre la admisibilidad de las reclamaciones de indemnización. El Fondo Complementario se rige por una Asamblea compuesta de todos los Estados Miembros de dicho Fondo. El funcionamiento cotidiano de los tres Fondos es responsabilidad de la Secretaría, a cuyo frente está el Director.

Asamblea en sesión

2 EL MARCO JURÍDICO

Ámbito de aplicación

El Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 y el Convenio del Fondo de 1971 se aplican a los derrames de hidrocarburos persistentes procedentes de buques tanque que ocasionan daños debidos a la contaminación en el territorio (incluido el mar territorial) de un Estado Parte en el Convenio respectivo. Sin embargo, en virtud de los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992 y del Protocolo relativo al Fondo Complementario, el ámbito geográfico es más amplio, extendiéndose la cobertura a los daños debidos a la contaminación causados en la zona económica exclusiva (ZEE) o zona equivalente de un Estado Parte al instrumento de tratado respectivo.

Los 'daños ocasionados por contaminación' se definen en los Convenios de 1969 y de 1971 como las pérdidas o daños causados por contaminación. La definición de 'daños ocasionados por contaminación' en los Convenios de 1992 y el Protocolo relativo al Fondo Complementario tiene la misma redacción básica que la definición en los Convenios originales, pero con la añadidura de una frase para aclarar que la indemnización por deterioro del medio, distinta de la pérdida de beneficios debida a tal deterioro, se limita a los costes de medidas razonables de restauración efectivamente tomadas o que se tomarán. Los 'daños ocasionados por contaminación' incluyen los costes de medidas preventivas razonables, es decir, medidas para prevenir o reducir al mínimo los daños debidos a la contaminación.

Los Convenios de 1969 y 1971 se aplican sólo a los daños causados o a las medidas adoptadas después de que se hayan producido fugas o descargas de hidrocarburos. Estos Convenios no se aplican a medidas que solamente eliminan la amenaza, es decir, medidas preventivas que tienen tal éxito que de hecho no se produce un derrame de hidrocarburos procedente del buque tanque involucrado. Conforme a los Convenios de 1992 y al Protocolo relativo al Fondo Complementario, no obstante, los gastos contraídos en concepto de medidas preventivas son recuperables incluso cuando no ocurre un derrame de hidrocarburos, siempre que exista una amenaza grave e inminente de daños ocasionados por contaminación.

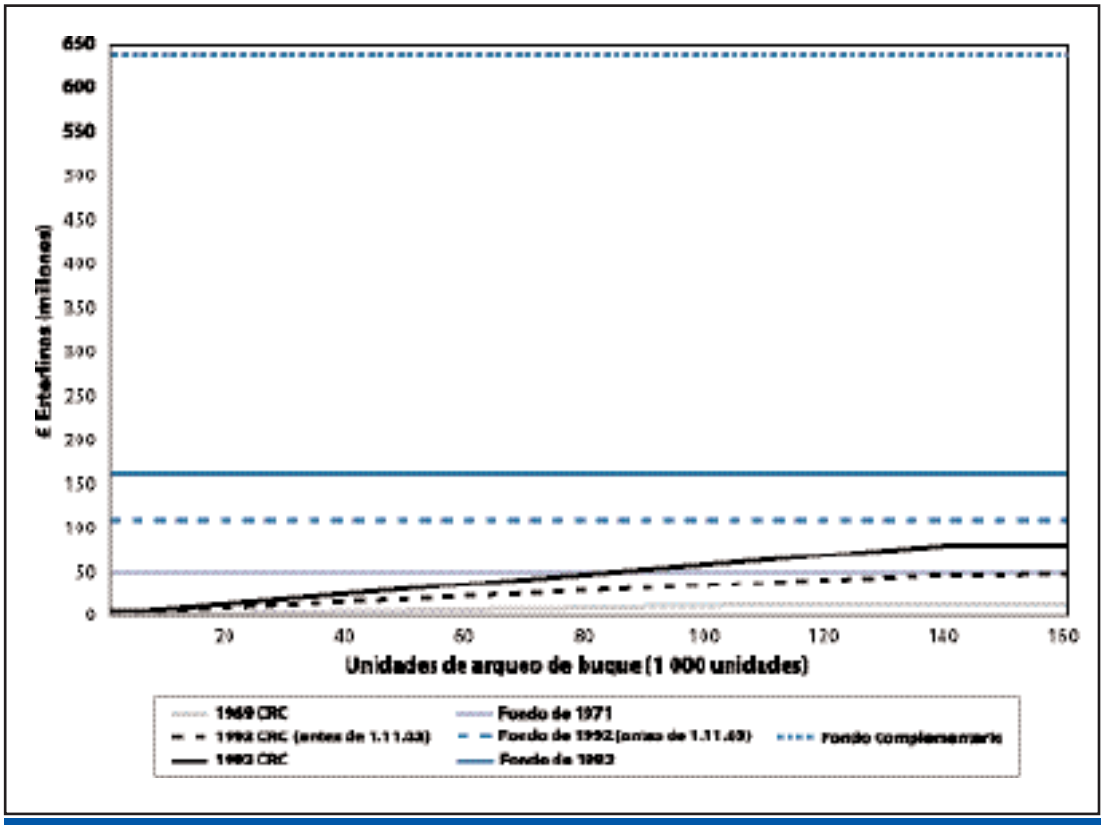
Los Convenios de 1969 y 1971 se aplican sólo a buques que efectivamente transportan hidrocarburos a granel como carga, es decir, en general, petroleros cargados. Por consiguiente, los derrames procedentes de petroleros durante viajes en lastre no están cubiertos por estos Convenios. Sin embargo, los Convenios de 1992 y el Protocolo relativo al Fondo Complementario se aplican también a derrames de combustible líquido procedentes de buques tanque sin carga, a condición de que tengan a bordo residuos de una carga de hidrocarburos persistentes. Ninguno de estos instrumentos de tratado se aplican a los derrames de combustible líquido de buques que no sean buques tanque.

Responsabilidad del propietario del buque

En virtud de los Convenios de Responsabilidad Civil, el propietario del buque tiene la responsabilidad objetiva de los daños por contaminación causados por la fuga o la descarga de hidrocarburos persistentes procedentes de su buque. Esto significa que es responsable aun en el caso de que no haya falta de su parte. Queda exento de responsabilidad solamente si demuestra que:

- Los daños se debieron a un acto de guerra, hostilidades, guerra civil o insurrección o a un fenómeno natural de carácter excepcional, inevitable e irresistible, o

Arqueo del buque	Siniestros ocurridos hasta el 31 de octubre de 2003 inclusive	Siniestros ocurridos a partir del 1 de noviembre de 2003 inclusive
Buque que no excede de 5 000 unidades de arqueo bruto	3 000 000 DEG (£2,5 millones o US$4,2 millones)	4 510 000 DEG (£3,7 millones o US$6,4 millones)
Buque comprendido entre 5 000 y 140 000 unidades de arqueo bruto	3 000 000 DEG (£2,5 millones o US$4,2 millones) más 420 DEG (£350 o US$600) por cada unidad adicional de arqueo	4 510 000 DEG (£3,7 millones o US$6,4 millones) más 631 DEG (£524 o US$902) por cada unidad adicional de arqueo
Buque de arqueo bruto igual o superior a 140 000 unidades	59 700 000 DEG (£50 millones u US$85 millones)	89 770 000 DEG (£75 millones o US$128 millones)



Límites estipulados en los Convenios

- los daños se debieron totalmente a la acción o a la omisión de un tercero que actuó con la intención de causar daños, o
- los daños se debieron totalmente a la negligencia u otra acción lesiva de las autoridades públicas responsables del mantenimiento de luces o de otras ayudas náuticas en el ejercicio de esa función.

El propietario del buque tiene normalmente derecho a limitar su responsabilidad a una cuantía que se determina en función del tamaño del buque.

En virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969, el límite de la responsabilidad del propietario del buque es de 133 Derechos Especiales de Giro (DEG) (£110 o US$190) por tonelada del arqueo del buque o 14 millones de DEG (£12 millones o US$20 millones), si esta última cuantía es inferior.

En virtud del Convenio del Fondo de 1971, el Fondo de 1971 indemnizó, bajo ciertas condiciones, al propietario del buque por parte de su responsabilidad en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969. El Convenio del Fondo de 1992 no contiene disposiciones a este respecto.

Los límites originales en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, que eran considerablemente más elevados que en virtud del Convenio de 1969, se incrementaron en un 50,73% para siniestros ocurridos a partir del 1 de noviembre de 2003 inclusive. Estos incrementos fueron decididos por el Comité Jurídico de la Organización Marítima Internacional (OMI) mediante un procedimiento especial estipulado en los Convenios de 1992 (el 'procedimiento de enmienda tácita'). Los límites en virtud del Convenio de 1992 figuran en el cuadro de la página 15.

En virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969, el propietario del buque queda privado del derecho a limitar su responsabilidad si el siniestro ocurrió como consecuencia de la falta personal del propietario, es decir, 'falta concreta o culpa'. Conforme al Convenio de 1992, sin embargo, el propietario del buque queda privado de este derecho solamente si se prueba que los daños por contaminación se han originado de la acción u omisión personales del propietario del buque, y que éste ha actuado así con la intención de causar esos daños, o temerariamente y a sabiendas de que probablemente se originarían tales daños.

Seguro obligatorio

El propietario del buque está obligado a mantener un seguro que cubra su responsabilidad en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil aplicable. Esta condición se aplica únicamente a buques que transportan más de 2 000 toneladas de hidrocarburos como carga.

Encauzamiento de la responsabilidad

Las reclamaciones por daños debidos a la contaminación en virtud de los Convenios de Responsabilidad Civil pueden presentarse solamente contra el propietario inscrito del buque en cuestión. Ello no impide a las víctimas reclamar indemnización, al margen de los Convenios, a personas que no sean el propietario del buque. No obstante, el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 prohíbe las reclamaciones contra los empleados o agentes del propietario del buque. El Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 prohíbe no sólo las reclamaciones contra los empleados o agentes del propietario del buque, sino también las reclamaciones contra los miembros de la tripulación, el práctico, el fletador (inclusive el fletador a casco desnudo), el gestor naval o armador del buque, o cualquier persona que lleve a cabo operaciones de salvamento o adopte medidas preventivas. Esta prohibición no se aplica si los daños por contaminación se originaron por el acto u omisión personales de la persona involucrada, y que ésta ha actuado así con la intención de causar esos daños, o temerariamente y a sabiendas de que probablemente se originarían tales daños.

Obligaciones de los FIDAC

Los FIDAC pagan indemnización a aquellos que sufren daños debidos a la contaminación por hidrocarburos, cuando no pueden obtener indemnización íntegra del propietario del buque o su asegurador en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil, que se aplica en los siguientes casos:

- Los daños exceden el límite de responsabilidad del propietario del buque en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil aplicable;
- el propietario del buque está exento de responsabilidad en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil aplicable porque los daños se debieron a un desastre natural grave o fueron causados totalmente por una acción u omisión de un tercero que actuó con la intención de causar daños, o por la negligencia de las autoridades públicas responsables del mantenimiento de luces o de otras ayudas náuticas;
- el propietario del buque es financieramente insolvente para cumplir plenamente con sus obligaciones en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil aplicable, y su seguro es insuficiente para pagar las reclamaciones de indemnización.

La indemnización máxima pagadera por el Fondo de 1971 respecto un siniestro es de 60 millones de DEG (£50 millones u US$86 millones), sin tener en cuenta el tamaño del buque involucrado. En lo que se refiere al Fondo de 1992, la cuantía máxima pagadera es de 203 millones de DEG (£168 millones o US$290 millones) respecto a siniestros ocurridos el 1 de noviembre de 2003 o después, sin tener en cuenta el tamaño del buque.

El Fondo Complementario pone a disposición una indemnización adicional de modo que la cuantía total de indemnización pagadera por cualquier siniestro relativo a daños debidos a la contaminación por hidrocarburos en un Estado que sea Miembro del Fondo sea de 750 millones de DEG (£620 millones o US$1 070 millones), incluida la cuantía a pagar conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y a los Convenios de los Fondos.

Prescripción

Las reclamaciones de indemnización en virtud de los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo y del Protocolo relativo al Fondo Complementario prescriben (caducan) a menos que se inicie una acción judicial contra el propietario del buque y su asegurador, y contra el Fondo de 1971 o de 1992 dentro del plazo de tres años desde la fecha en que ocurrieron los daños y, en todo caso, dentro del plazo de seis años desde la fecha del siniestro. Una reclamación presentada contra el Fondo de 1992 será considerada como una reclamación presentada contra el Fondo Complementario. Por lo tanto, los derechos a indemnización por el Fondo Complementario prescriben sólo si han prescrito con respecto al Fondo de 1992.

Jurisdicción y ejecución de fallos

Los Tribunales del Estado o Estados Contratantes en donde ocurrieron los daños por contaminación o donde se hubieran tomado medidas preventivas tienen jurisdicción exclusiva sobre las acciones de indemnización contra el propietario del buque, su asegurador y los FIDAC. Una sentencia definitiva contra los Fondos dictada por un Tribunal competente en virtud del tratado aplicable, que sea de cumplimiento obligatorio en el Estado de origen será reconocida y tendrá carácter ejecutorio en los demás Estados Contratantes.

Estructura y financiación

La estructura y financiación de los FIDAC se describen en las secciones 8 y 9.

3 MIEMBROS DE LOS FIDAC

3.1 Fondo de 1971

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

De los 23 Estados que eran Miembros del Fondo de 1971 el 24 de mayo de 2002, 16 se han adherido al Convenio del Fondo de 1992. No obstante, quedan todavía siete Estados que

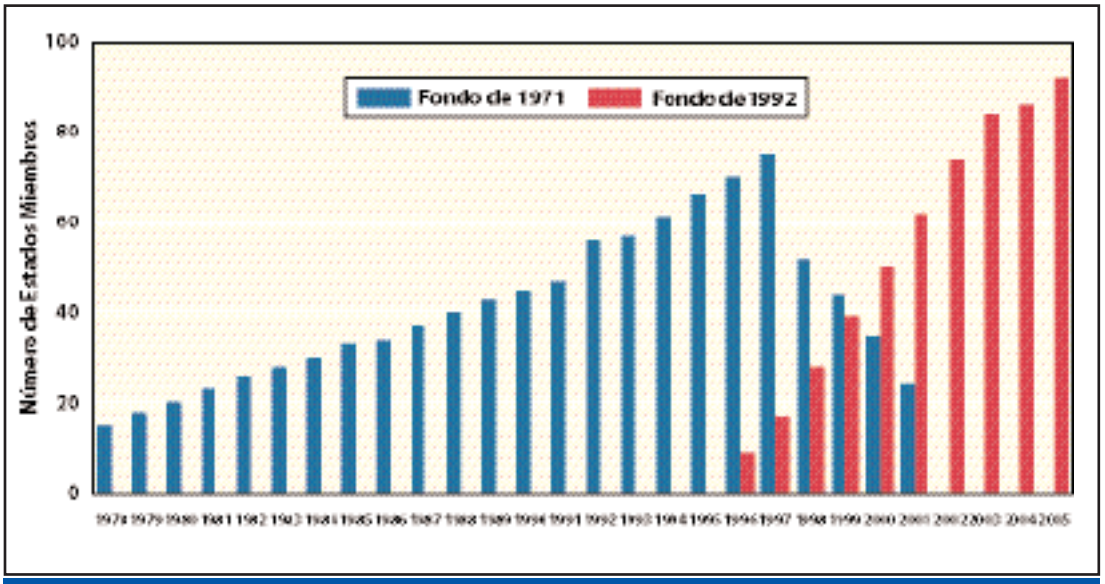
92 ESTADOS PARA LOS QUE ESTÁ EN VIGOR EL CONVENIO DEL FONDO DE 1992 (Y QUE POR LO TANTO SON MIEMBROS DEL FONDO DE 1992)

Alemania	Fiji	Nigeria
Angola	Filipinas	Noruega
Antigua y Barbuda	Finlandia	Nueva Zelandia
Argelia	Francia	Omán
Argentina	Gabón	Países Bajos[2]
Australia	Georgia	Panamá
Bahamas	Ghana	Papua Nueva Guinea
Bahrein	Granada	Polonia
Barbados	Grecia	Portugal
Bélgica	Guinea	Qatar
Belice	India	Reino Unido
Brunei Darussalam	Irlanda	República de Corea
Cabo Verde	Islandia	República Dominicana
Camboya	Islas Marshall	República Unida de Tanzanía
Camerún	Israel	Samoa
Canadá	Italia	San Vicente y las Granadinas
China (Región Administrativa Especial de Hong Kong)	Jamaica	Santa Lucía
	Japón	Seychelles
Chipre	Kenya	Sierra Leona
Colombia	Letonia	Singapur
Comoras	Liberia	Sri Lanka
Congo	Lituania	Sudáfrica
Croacia	Madagascar	Suecia
Dinamarca	Malasia	Tonga
Djibouti	Malta	Trinidad y Tabago
Dominica	Marruecos	Túnez
Emiratos Árabes Unidos	Mauricio	Turquía
Eslovenia	México	Tuvalu
España	Mónaco	Uruguay
Estonia	Mozambique	Vanuatu
Federación de Rusia	Namibia	Venezuela

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

Saint Kitts y Nevis	2 marzo 2006	Suiza	10 octubre 2006
Maldivas	20 mayo 2006	Bulgaria	18 noviembre 2006
Albania	30 junio 2006	Luxemburgo	21 noviembre 2006

[2] *Los Países Bajos extendieron la aplicación del Convenio del Fondo de 1992 a las Antillas Neerlandesas con efecto a partir del 21 de diciembre de 2005.*



Afiliación anual de los años de los Fondos de 1971 y de 1992

aun no lo han hecho, a saber: Benin, Côte d'Ivoire, Gambia, Guyana, Kuwait, Mauritania y la República Árabe Siria. Se espera que estos Estados ratifiquen el Convenio del Fondo de 1992 en un futuro próximo.

3.2 Fondo de 1992

El Convenio del Fondo de 1992 entró en vigor el 30 de mayo de 1996 para nueve Estados. Al final de 2005, 92 Estados se habían convertido en Miembros del Fondo de 1992. Otros seis Estados se han adherido al Convenio del Fondo de 1992 durante 2005, con lo que el número de Estados Miembros llegará a 98 al final de 2006, como se indica en el cuadro de la página 18.

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

El gráfico de esta página representa la evolución con respecto al número de Estados Miembros de los Fondos de 1971 y de 1992 en el curso de los años.

3.3 Fondo Complementario

Al final de 2005, 11 Estados se habían convertido en Miembros del Fondo Complementario. Cuatro Estados más se han adherido al Protocolo y se convertirán en Miembros a principios de 2006, como se indica en el cuadro a continuación.

11 ESTADOS PARTES EN EL PROTOCOLO RELATIVO AL FONDO COMPLEMENTARIO DE 2003 (Y POR LO TANTO MIEMBROS DEL FONDO COMPLEMENTARIO)		
Alemania	Francia	Países Bajos
Dinamarca	Irlanda	Portugal
España	Japón	Suecia
Finlandia	Noruega	

4 ESTADOS QUE HAN DEPOSITADO INSTRUMENTOS DE ADHESIÓN, PERO PARA LOS QUE EL PROTOCOLO NO ENTRA EN VIGOR HASTA LA FECHA INDICADA			
Italia	20 enero 2006	Lituania	22 febrero 2006
Bélgica	4 febrero 2006	Barbados	6 marzo 2006

4 RELACIONES EXTERIORES

4.1 Fomento de la afiliación al Fondo de 1992 e información sobre las actividades del Fondo

La Secretaría ha continuado sus esfuerzos por elevar el número de Estados Miembros del Fondo de 1992. A este fin, el Director y otros integrantes de la Secretaría visitaron varios Estados no miembros. Han participado asimismo en seminarios y conferencias en varios países y dictado conferencias sobre la responsabilidad e indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos y acerca del funcionamiento del Fondo de 1992. Además, integrantes de la Secretaría participaron en varios talleres sobre la tramitación de reclamaciones de indemnización. Como en años anteriores, el Director dictó conferencias a estudiantes en la Universidad Marítima Mundial de Malmö (Suecia), brindando la oportunidad de difundir información acerca del Fondo de 1992 y el régimen internacional de indemnización a estudiantes que en su día regresan a sus administraciones por todo el mundo. También dictó conferencias a estudiantes en la Universidad Marítima de Dalian y en la Universidad Marítima de Shanghai (República Popular de China). Asimismo, se han dictado conferencias en el Instituto de Derecho Marítimo Internacional de la OMI en Malta.

Con el fin de establecer y mantener contactos personales entre la Secretaría y los funcionarios de las administraciones nacionales que se ocupan de cuestiones del Fondo, el Director y otros integrantes de la Secretaría visitaron durante 2005 una serie de Estados Miembros del Fondo de 1992 para celebrar conversaciones con funcionarios gubernamentales acerca del régimen internacional de indemnización y las operaciones de los FIDAC.

Con el fin de fomentar la afiliación al Fondo de 1992 y el Fondo Complementario, el Director y otros integrantes de la Secretaría tuvieron conversaciones con representantes gubernamentales de Estados no miembros en relación con reuniones en el seno de la OMI, en particular durante los períodos de sesiones de la Asamblea, Consejo y Comité Jurídico de la OMI.

Los antiguos Estados Miembros del Fondo de 1971 gozan automáticamente del rango de observador ante el Fondo de 1992. Asimismo, la Asamblea del Fondo de 1992 ha concedido rango de observador a varios Estados que nunca han sido partes en el Convenio de uno u otro Fondo. A fines de 2005, los Estados no miembros que se indican en el cuadro abajo gozaban del rango de observador ante el Fondo de 1992 (se indican con asterisco los antiguos Estados Miembros del Fondo de 1971):

4.2 Relaciones con organizaciones internacionales y órganos interesados

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

Se ha concedido rango de observador ante los FIDAC a las siguientes organizaciones intergubernamentales:

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

ESTADOS NO MIEMBROS CON RANGO DE OBSERVADOR

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

- Comisión para la Protección del Medio Marino del Báltico (Comisión de Helsinki)
- Comisión Central para la Navegación del Rin (CCNR)
- Comisión Europea
- Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado (UNIDROIT)
- Centro Regional del Mediterráneo de Intervención en casos de Emergencia de Contaminación Marina (REMPEC)

Los FIDAC mantienen lazos particularmente estrechos con la OMI, y se han concertado acuerdos de cooperación entre los Fondos y esa Organización. Durante 2005, la Secretaría representó a los FIDAC en las reuniones de la Asamblea, el Consejo y el Comité Jurídico de la OMI, así como otros órganos de la OMI que se ocupan de cuestiones de interés para los Fondos.

Las siguientes organizaciones internacionales no gubernamentales gozan de rango de observador ante los FIDAC:

- Amigos de la Tierra Internacional (FOEI)
- Asociación Internacional de Armadores Independientes de Petroleros (INTERTANKO)
- BIMCO
- Cámara Naviera Internacional (ICS)
- Comité Asesor en Protección del Mar (ACOPS)
- Comité Marítimo Internacional (CMI)
- Conferencia de las Regiones Periféricas Marítimas (CMPR)
- Consejo Europeo de la Industria Química (CEFIC)
- Cristal Limited
- Federación de Asociaciones Europeas de Almacenamiento de Tanques (FETSA)
- Foro Marítimo Internacional de Compañías Petroleras (OCIMF)
- International Group of P & I Clubs
- International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF)
- International Union of Marine Insurance (IUMI)
- Unión Internacional de Salvadores (ISU)
- Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza y de los Recursos Naturales (IUCN)

4.3 El sitio web de los FIDAC

Los FIDAC tienen un sitio web trilingüe (www.iopcfund.org) que contiene información en español, francés e inglés sobre las Organizaciones y sus actividades. Durante 2005, el sitio web se expandió para incluir una gama más amplia de información estructurada de manera cohesiva a fin de facilitar al usuario la navegación por dicho sitio web.

4.4 Publicaciones de los FIDAC

Durante 2005, el Fondo de 1992 publicó una nueva edición de su Manual de Reclamaciones en español, francés e inglés. La lectura de la nueva edición del Manual, que es una guía para la presentación de reclamaciones, es más fácil que la versión anterior y presta mayor asistencia a los demandantes.

Se publicó un folleto que contiene los textos del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, el Convenio del Fondo de 1992, y el Protocolo de 2003 relativo al Fondo Complementario en español, francés e inglés.

4.5 Servidor de documentos de los FIDAC

Los FIDAC han instalado un servidor de documentos para facilitar a los delegados de los órganos rectores de los Fondos y al gran público acceso a los documentos para las reuniones de los Fondos por el sitio web de los FIDAC. El servidor de documentos contiene documentos que abarcan todas las reuniones desde enero de 2001 en adelante. Durante 2006 tendrá lugar la expansión del servidor de documentos para que contenga todos los documentos de las reuniones desde la constitución del Fondo de 1971 en noviembre de 1978.

5 ÓRGANOS RECTORES DE LOS FIDAC

Conforme al Convenio del Fondo de 1971, el Fondo de 1971 tenía una Asamblea y un Comité Ejecutivo. Sin embargo, en 1998 resultó evidente que, a consecuencia de la disminución de los miembros, y que muchos de los Estados Miembros restantes no enviaban representantes a las reuniones, existía un riesgo inminente de que esos órganos no consiguieran alcanzar quórum. Por consiguiente, la Asamblea aprobó una resolución para establecer un Consejo Administrativo que actuaría en nombre de la Asamblea cuando ésta no lograse quórum. Desde octubre de 1998, el Consejo Administrativo (que no tiene requisito de quórum) ha desempeñado las funciones de la Asamblea y del Comité Ejecutivo y se ocupa, por consiguiente, tanto de las cuestiones administrativas como de las relacionadas con los siniestros. El Consejo se centra además en la disolución del Fondo de 1971.

El Consejo Administrativo del Fondo de 1971 celebró sesiones en marzo y octubre de 2005. Ambas sesiones fueron presididas por el Capitán Raja Malik (Malasia). Las principales decisiones adoptadas por el Consejo Administrativo en estas sesiones fueron relativas a siniestros en los que interviene el Fondo de 1971 y se recogen en la sección 13, dentro del contexto de los siniestros concretos que afectan a dicho Fondo.

Raja Malik

El Fondo de 1992 tiene una Asamblea compuesta de todos los Estados Miembros, y un Comité Ejecutivo compuesto de 15 Estados Miembros elegidos por la Asamblea. La principal función del Comité Ejecutivo es tomar decisiones sobre la política relativa a la admisibilidad de las reclamaciones de indemnización.

En 2002, la Asamblea del Fondo de 1992 reconoció que, debido al aumento del número de Estados Miembros, y la falta de asistencia de muchos Estados Miembros, tal vez no se conseguiría alcanzar quórum en futuras sesiones. La Asamblea aprobó, por tanto, una resolución similar que establecía un Consejo Administrativo para el Fondo de 1992. El requisito de quórum para este Consejo Administrativo se fijó en 25 Estados Miembros.

La Asamblea del Fondo de 1992 celebró una sesión extraordinaria en marzo de 2005 y su sesión ordinaria de otoño en octubre de 2005. Ambas sesiones se celebraron bajo la presidencia del Sr. Jerry Rysanek (Canadá).

El Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 celebró cuatro sesiones en el transcurso de 2005. Las sesiones de marzo y la primera sesión de octubre fueron presididas por el Sr. Volker Schöfisch (Alemania), mientras que la sesión de junio fue presidida por la Sra. Lolan Margaretha Eriksson (Finlandia). La última sesión, también en octubre de 2005, fue presidida por el Capitán Carlos Ormaechea (Uruguay). Las principales decisiones adoptadas por el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 en estas sesiones se recogen en la sección 14, dentro del contexto de los siniestros concretos que afectan a ese Fondo.

El Fondo Complementario tiene una Asamblea compuesta de todos los Estados que son Partes en el Protocolo relativo al Fondo Complementario. Éste celebró su primera sesión ordinaria en marzo de 2005 y una sesión extraordinaria en octubre de 2005. Ambas sesiones se celebraron bajo la presidencia del Capitán Esteban Pacha (España).

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

Decisiones relativas a las tres Organizaciones

Marzo de 2005

En sus sesiones de marzo de 2005, los órganos rectores tomaron varias decisiones sobre cuestiones de interés común relacionadas con la entrada en vigor del Protocolo relativo al Fondo Complementario y la constitución del Fondo Complementario.

- Los órganos rectores de las tres Organizaciones se mostraron de acuerdo en que el Fondo de 1992, el Fondo de 1971 y el Fondo Complementario deberían tener una Secretaría conjunta y que la Secretaría del Fondo de 1992 debería administrar el Fondo Complementario, además del Fondo de 1971. También se acordó que el Director del Fondo de 1992, el Sr. Måns Jacobsson (Suecia), que era *ex officio* Director del Fondo de 1971, fuera asimismo *ex officio* Director del Fondo Complementario.
- Los órganos rectores de los tres Fondos examinaron asimismo varias cuestiones administrativas, entre ellas el reparto de los costes de administración de la Secretaría conjunta. Se decidió que el Fondo de 1971 y el Fondo Complementario deberían pagar cada uno una comisión de administración al Fondo de 1992 como contribución a dichos costes.

Octubre de 2005

- A consecuencia de expirar el contrato del actual Director del Fondo de 1992, del Fondo de 1971 y del Fondo Complementario, Sr. Måns Jacobsson, el 31 de diciembre de 2006, la Asamblea del Fondo de 1992 eligió al Sr. Willem J. G. Oosterveen (Países Bajos) nuevo Director de los tres Fondos. El actual Director de los Fondos, Sr. Jacobsson, retendrá la responsabilidad plena de las Organizaciones hasta el 31 de octubre de 2006. El Sr. Oosterveen ingresará en la Secretaría el 1 de septiembre de 2006 y tomará posesión del cargo de Director el 1 de noviembre de 2006. El Sr. Jacobsson seguirá estando disponible hasta su jubilación el 31 de diciembre de 2006 después de ocupar el puesto de Director durante 22 años. El Consejo Administrativo del Fondo de 1971 y la Asamblea del Fondo Complementario tomaron nota de la decisión de la Asamblea del Fondo de 1992 de elegir al Sr. Oosterveen como nuevo Director.
- Los órganos rectores consideraron que la situación respecto a la falta de presentación de informes sobre hidrocarburos por varios Estados seguía siendo un asunto de profunda preocupación, puesto que sin dichos informes la Secretaría no puede recaudar contribuciones respecto a los receptores de hidrocarburos en aquellos Estados (véase la sección 9.1).
- El Fondo de 1971, el Fondo de 1992 y el Fondo Complementario tienen un Órgano de Auditoría común, cuyos miembros son elegidos por la Asamblea del Fondo de

Volker Schöfisch

Willem Oosterveen fue elegido el próximo Director en octubre de 2005

Lolan Margaretha Eriksson

1992. Las siguientes personas fueron elegidas miembros del Órgano de Auditoría común por un periodo de tres años: Sr. Charles Coppolani (Francia) (Presidente), Sr. Maurice Jaques (Canadá), Sr. Mendim Me Nko'o (Camerún), Dr. Reinhard Renger (Alemania), Sr. Wayne Stuart (Australia), Profesor Hisashi Tanikawa (Japón) y Sr. Nigel Macdonald como experto externo que no guarda relación con las Organizaciones.

- El Fondo de 1971, el Fondo de 1992 y el Fondo Complementario tienen un Órgano Asesor de Inversiones común, cuyos miembros son elegidos por la Asamblea del Fondo de 1992. El Sr. David Jude, el Sr. Brian Turner y el Sr. Simon Whitney-Long fueron elegidos miembros del Órgano Asesor de Inversiones común por un plazo de tres años.

Decisiones relativas al Fondo de 1971 y al Fondo de 1992

Octubre de 2005

- En sus sesiones de octubre de 2005, la Asamblea del Fondo de 1992 y el Consejo Administrativo del Fondo de 1971 tomaron nota con satisfacción de los informes del Auditor externo y de sus dictámenes sobre los estados financieros del Fondo de 1992 y del Fondo de 1971 y observaron que el Auditor había suministrado un dictamen de auditoría sin reservas siguiendo un examen riguroso de las operaciones y cuentas financieras conforme a las normas de auditoría y mejores prácticas internacionales. Los órganos rectores del Fondo de 1992 y del Fondo de 1971 aprobaron las cuentas para el ejercicio económico del 1 de enero al 31 de diciembre de 2004 (véase la sección 8.3), recomendadas por el Órgano de Auditoría común de las Organizaciones.

Decisiones relativas solamente al Fondo de 1992

Marzo de 2005

- En su sesión de marzo de 2005, la Asamblea del Fondo de 1992 tomó nota de que el International Group of P & I Clubs había establecido el Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos procedentes de pequeños petroleros (STOPIA), mediante el cual los propietarios de buques y los P & I Clubs se habían comprometido a incrementar voluntariamente el límite de responsabilidad en el caso de siniestros que ocurrieran en los Estados Miembros del Fondo Complementario en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 con respecto a buques de arqueo bruto igual o inferior a 29 548 toneladas hasta 20 millones de DEG (£17 millones o US$29 millones). La diferencia entre el límite en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y 20 millones de DEG la pagaría el Fondo de 1992 en concepto de resarcimiento. El STOPIA había entrado en vigor el 3 de marzo de 2005, es decir en la fecha de entrada en vigor del Protocolo relativo al Fondo Complementario.
- Se concedió el rango de observador a la International Union of Marine Insurance (IUMI).
- El Fondo de 1992 eligió Presidente al Sr. Jerry Rysanek (Canadá).

Octubre de 2005

- En abril de 2000, la Asamblea del Fondo de 1992 había creado un Grupo de Trabajo intersesiones para examinar la idoneidad del régimen internacional de indemnización establecido por el Convenio de

Responsabilidad Civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992. En octubre de 2005, la Asamblea examinó el informe del Grupo de Trabajo sobre su reunión de marzo de 2005. Dado que no había suficiente apoyo para una revisión de los Convenios, la Asamblea decidió que se disolviese el Grupo de Trabajo y se retirase la revisión de los Convenios del orden del día de la Asamblea. Respecto al debate en la Asamblea se hace referencia en la sección 7.

- La Asamblea del Fondo de 1992 eligió a los siguientes Estados Miembros del Comité Ejecutivo del Fondo de 1992:

Argelia	Francia
Camerún	Italia
Canadá	Portugal
China (Región Administrativa Especial de Hong Kong)	Reino Unido
España	República de Corea
Federación de Rusia	Singapur
Finlandia	Turquía
	Uruguay

- La Asamblea del Fondo de 1992 aprobó el presupuesto de gastos administrativos para 2006 de la Secretaría común por un total de £3 601 900.
- La Asamblea decidió no recaudar contribuciones de 2005 al Fondo General.
- La Asamblea decidió recaudar contribuciones de 2005 a los Fondos de Reclamaciones Importantes relativas al *Erika* y al *Prestige* por £2 millones y £3,5 millones respectivamente, y diferir la totalidad de las recaudaciones (véase la sección 9.2).
- La Asamblea tomó nota de las novedades con respecto a la ratificación e implementación del Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 1996 (Convenio SNP) (véase la sección 10).
- La Asamblea tomó nota de los resultados de las consultas del Director a todos los Estados Miembros sobre si se habían incorporado íntegramente los Convenios de 1992 en sus legislaciones internas. Se señaló que en el momento en que se celebró la sesión sólo se habían recibido 37 respuestas a las consultas del Director. La Asamblea encargó al Director que siguiera desplegando esfuerzos para obtener respuestas a las consultas de todos los Estados Miembros del Fondo de 1992 que no hubiesen respondido todavía.

Decisiones relativas solamente al Fondo Complementario

Sesión de marzo de 2005

- En su sesión de marzo de 2005, la Asamblea del Fondo Complementario adoptó varias decisiones de índole administrativa relativas a la constitución del Fondo Complementario, entre ellas conceder la categoría de observadores a Estados no Miembros y a organizaciones intergubernamentales e internacionales no gubernamentales, la aprobación del Reglamento interior de la Asamblea, la aprobación del Reglamento interior y financiero y nombramiento del Auditor externo.
- La Asamblea decidió que el Fondo Complementario tenga un capital de operaciones de £1 millón, y que se recauden contribuciones al mismo tiempo que para el Fondo de 1992.
- Se decidió asimismo que en vista de las disposiciones del Protocolo relativo al Fondo Complementario y por razones prácticas, el Fondo Complementario no tendría un Manual de Reclamaciones.

Esteban Pacha

- La Asamblea del Fondo Complementario eligió al Capitán Esteban Pacha (España) Presidente, y al Sr. Nobuhiro Tsuyuki (Japón) y Sra. Birgit Sølling Olsen (Dinamarca) Vicepresidentes.

Sesión de octubre de 2005

- En su sesión de octubre de 2005, la Asamblea del Fondo Complementario aprobó el presupuesto de 2006 para los gastos administrativos del Fondo Complementario con un total de £85 000 (incluida una comisión de administración de £70 000 pagadera al Fondo de 1992).
- La Asamblea del Fondo Complementario tomó nota de que la Asamblea del Fondo de 1992 había decidido que el Fondo de 1992 no recaudara contribuciones para pago a principios de 2006. Por tal razón, la Asamblea del Fondo Complementario consideró preferible aplazar la primera recaudación de contribuciones al Fondo Complementario hasta el otoño de 2006 y pidió a la Asamblea del Fondo de 1992 que autorizase al Director a facilitar al Fondo Complementario los fondos necesarios en forma de préstamos. Esta petición fue otorgada por la Asamblea del Fondo de 1992.
- La Asamblea del Fondo Complementario decidió además que, como no había habido siniestros que obligasen o pudieran obligar al Fondo Complementario a pagar indemnización, no era necesario recaudar contribuciones a ningún Fondo de Reclamaciones (véase la sección 9.2).

Decisiones relativas solamente al Fondo de 1971

Sesión de octubre de 2005

- En octubre de 2005, el Consejo Administrativo aprobó el presupuesto de 2006 para los gastos administrativos del Fondo de 1971 con un total de £535 000 (incluida una comisión de administración de £275 000 pagadera al Fondo de 1992 y una cuantía de £250 000 en relación con la disolución del Fondo de 1971).
- En octubre de 2005, el Consejo Administrativo del Fondo de 1971 decidió no recaudar contribuciones de 2005 con respecto a los tres Fondos de Reclamaciones Importantes restantes, a saber respecto a los siniestros del *Vistabella*, *Nissos Amorgos* y *Pontoon 300* (véase la sección 9.2).
- En el contexto del debate sobre la disolución del Fondo de 1971, el Consejo Administrativo decidió que los antiguos Estados Miembros del Fondo de 1971 con informes pendientes sobre hidrocarburos figurasen en una lista en el sitio web de los FIDAC (véase la sección 9.1).
- El Consejo Administrativo eligió a la Sra. Teresa Martins de Oliveira (Portugal) como Presidenta y al Sr. John Gillies (Australia) como Vicepresidente a partir de 2006.

6 DISOLUCIÓN DEL FONDO DE 1971

6.1 Terminación del Convenio del Fondo de 1971

Como se mencionó en la sección 3.1, el Convenio del Fondo de 1971 dejó de estar en vigor el 24 de mayo de 2002 y no se aplicará a los siniestros que ocurran después de esa fecha.

La terminación del Convenio del Fondo de 1971 no entraña la inmediata liquidación del Fondo de 1971, ya que la Organización tendrá que cumplir con sus obligaciones respecto a los siniestros pendientes. En 2005, se hicieron notables progresos en la disolución del Fondo de 1971 al concluirse una serie de siniestros pendientes. Se espera que para fines de 2006 sólo queden pendientes reclamaciones de indemnización respecto a un número muy reducido de siniestros. Se tomarán medidas para garantizar que el Fondo de 1971 sea liquidado y disuelto del modo apropiado lo antes posible.

6.2 Procedimiento para la disolución del Fondo de 1971

En octubre de 2005, el Consejo Administrativo examinó ciertas cuestiones que habrán de abordarse durante el periodo de disolución, a saber, el calendario para la liquidación de todas las reclamaciones restantes respecto a los siniestros pendientes y para los recursos interpuestos por el Fondo de 1971 respecto a determinados siniestros. El Consejo examinó qué medidas se habrán de adoptar con respecto a los contribuyentes morosos y el problema causado por una serie de Estados que no habían cumplido su obligación emanada de los tratados conforme al Convenio del Fondo de 1971 de presentar informes sobre hidrocarburos recibidos sujetos a contribución. Se examinarán estas cuestiones con mayor detenimiento en 2006.

El Consejo tomó nota de la considerable mejora de la situación de los contribuyentes morosos, disminuyendo su número de 27 a 15 en los tres últimos años. El Consejo encargó al Director que continuase sus esfuerzos para que los contribuyentes morosos paguen las sumas adeudadas y considerase, caso por caso, si se debiera entablar acción judicial contra un contribuyente concreto o si otra medida fuese más efectiva.

7 EXAMEN DE LA IDONEIDAD DEL RÉGIMEN INTERNACIONAL DE INDEMNIZACIÓN

7.1 Grupo de Trabajo Intersesiones

En abril de 2000, la Asamblea del Fondo de 1992 estableció un Grupo de Trabajo Intersesiones para evaluar la idoneidad del sistema internacional de indemnización creado por el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992. El Grupo de Trabajo eligió como Presidente al Sr. Alfred Popp QC (Canadá).

En octubre de 2001 la Asamblea dio al Grupo de Trabajo el siguiente mandato revisado:

- Continuar un intercambio de opiniones en cuanto a la necesidad y a las posibilidades de mejorar el régimen de indemnización establecido en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992, incluidas las cuestiones que ya habían sido identificadas por el Grupo de Trabajo, pero que aún no habían sido resueltas;
- rendir informe a la siguiente sesión ordinaria de la Asamblea sobre la marcha de su labor y formular las recomendaciones que estime apropiadas.

7.2 Labor realizada por el Grupo de Trabajo en el periodo 2000-2003

Preparación del Protocolo relativo al Fondo Complementario

La tarea inicial del Grupo de Trabajo era la elaboración de un proyecto de Protocolo por el que se crearía un tercer nivel optativo de indemnización mediante un Fondo Complementario que facilitaría indemnización superior a la disponible en virtud del Convenio del Fondo de 1992 por daños debidos a la contaminación en Estados que fuesen Partes en el Protocolo. El Grupo de Trabajo concluyó esta tarea en 2002 (véase página 29).

Daños al medio ambiente

En abril/mayo de 2002 el Grupo de Trabajo examinó los criterios que han de aplicarse en lo que respecta a la admisibilidad de las reclamaciones por costes de estudios ambientales posteriores al derrame y por costes de medidas de restauración del medio ambiente contaminado. El Grupo de Trabajo preparó un texto revisado de la sección pertinente del Manual de Reclamaciones. El texto revisado, que fue aprobado por la Asamblea en su sesión de octubre de 2002, esclarece los criterios que han de aplicarse respecto de tales reclamaciones, dentro del marco jurídico de la definición de 'daños debidos a la contaminación' de los Convenios de 1992.

Responsabilidad de los propietarios de buques y cuestiones afines

Se expresaron preocupaciones en el sentido de que la adopción del Protocolo relativo al Fondo Complementario distorsionaría el equilibrio entre los intereses navieros y de la carga, ya que se tenía la intención de que el Fondo Complementario fuese financiado únicamente por los receptores de hidrocarburos.

Las delegaciones observadoras que representaban a los propietarios de buques y los P&I Clubs se refirieron a una propuesta formulada por el sector naviero de incrementar, con carácter voluntario, la cuantía de limitación aplicable a buques pequeños hasta 20 millones de DEG (£17 millones) y sostuvieron que ello preservaría este equilibrio, incluso después de la entrada en

Alfred Popp QC

vigor del Protocolo que constituye el Fondo Complementario.

El Grupo de Trabajo decidió que, en vista del aparente desacuerdo entre los sectores naviero y petrolero sobre el grado en que se había repartido en el pasado y se repartiría en el futuro el peso financiero de los derrames de hidrocarburos, el Director debería emprender un estudio independiente de los costes de los derrames pasados en relación con las cuantías de limitación pasadas, actuales y futuras de los Convenios de 1992. El Grupo de Trabajo consideró que era importante que el estudio reflejase los costes de los derrames pasados y el reparto de dichos costes entre los sectores naviero y petrolero sobre la base de los valores en 2003 y los valores probables en el futuro, teniendo en cuenta los índices de inflación de cada Estado (véase página 30).

Otras cuestiones

Durante el periodo 2000–2003 el Grupo de Trabajo examinó también otra serie de temas, sin alcanzar conclusiones. Acerca de estas deliberaciones se hace referencia al Informe Anual de 2003, páginas 34-36.

7.3 Conferencia Diplomática en 2003

El proyecto de Protocolo, preparado por el Grupo de Trabajo, fue examinado por una Conferencia Diplomática celebrada bajo los auspicios de la OMI en mayo de 2003. Tras difíciles negociaciones, la Conferencia aprobó un Protocolo por el que se constituye un Fondo Complementario. Dicho Protocolo, que entró en vigor el 3 de marzo de 2005, es idéntico en casi todos los puntos de importancia al proyecto preparado por el Grupo de Trabajo. El Protocolo contiene los siguientes elementos principales:

- En virtud del Protocolo se creó una nueva organización intergubernamental, el Fondo complementario internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 2003.
- Cualquier Estado que sea Parte en el Convenio del Fondo de 1992 podrá pasar a ser Parte en dicho Protocolo y convertirse en Miembro del Fondo Complementario.
- El Protocolo se aplica a los daños debidos a contaminación en el territorio, incluido el mar territorial, de un Estado que sea Parte en el Protocolo y en la zona económica exclusiva (ZEE) o zona equivalente de ese Estado.
- La cuantía total de indemnización pagadera por cada siniestro es de 750 millones de DEG (US$1 070 millones), incluida la cuantía pagadera en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil y del Convenio del Fondo de 1992, esto es 203 millones de DEG (US$290 millones).
- Las contribuciones anuales al Fondo Complementario son efectuadas respecto de cada Estado Miembro por toda persona que, en un año civil determinado, haya recibido cantidades totales de hidrocarburos sujetos a contribución de más de 150 000 toneladas tras su transporte por mar en puertos e instalaciones terminales de dicho Estado. El sistema de contribución al Fondo Complementario difiere de aquél del Fondo de 1992 en que, cuando la cantidad total de hidrocarburos sujetos a contribución recibida en un Estado Miembro en un año civil determinado sea inferior a 1 millón de toneladas, ese Estado Miembro asumirá las obligaciones que incumbirían a toda persona que estuviese obligada a contribuir al Fondo Complementario respecto a los hidrocarburos recibidos en ese Estado, en la medida en que no exista persona obligada por la cantidad total de hidrocarburos recibida. Eso significa que el Estado Miembro estaría obligado a pagar contribuciones por una cantidad de hidrocarburos sujetos a contribución correspondiente a la diferencia entre 1 millón de toneladas y la cantidad total de hidrocarburos sujetos a contribución efectivamente recibida que se notifique respecto de ese Estado.
- El Fondo Complementario sólo paga indemnización por siniestros que ocurran después de entrar en vigor el Protocolo para el Estado afectado.
- El Protocolo contiene disposiciones para el denominado 'tope' de las contribuciones, es decir que la cantidad total de contribuciones pagadera respecto a los hidrocarburos sujetos a contribución recibidos en un Estado concreto durante un año civil no debe rebasar el 20% de la cantidad total de contribuciones recaudadas. Las disposiciones de tope se aplican hasta que la cantidad total de hidrocarburos sujetos a contribución recibida en los Estados que sean Miembros del Fondo Complementario haya alcanzado 1 000 millones de toneladas o por un

periodo de 10 años a partir de la fecha de entrada en vigor del Protocolo, si ésta es anterior.

El Protocolo mejorará mucho la situación de las víctimas en los Estados que sean partes en el mismo. Dada la cuantía muy elevada disponible para la indemnización de daños debidos a contaminación en esos Estados, debería ser posible en prácticamente todos los casos pagar íntegramente desde el principio todas las reclamaciones reconocidas.

7.4 Labor realizada en 2004

Estudio de los costes de los derrames en relación con las cuantías de limitación pasadas, actuales y futuras de los Convenios de 1992

Como se pidió, el Director emprendió un estudio independiente de los costes de los derrames pasados en relación con las cuantías de limitación pasadas, actuales y futuras de los Convenios pertinentes (Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 y Convenio del Fondo de 1971, y Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992) y los planes voluntarios del sector (TOVALOP y CRISTAL[3]). La esfera de acción de los planes voluntarios, que funcionaron entre 1969 y 1997, era similar en términos generales a la de los Convenios, aplicados a nivel mundial, y durante algunos años tenía interacción con los Convenios internacionales. El estudio fue presentado al Grupo de Trabajo en su reunión de mayo de 2004.

El estudio mostró que, sobre la base de los límites financieros del régimen de indemnización aplicable, el sector naviero había contribuido con el 45% y los intereses de la carga de hidrocarburos con el 55% de los costes totales de 5 802 siniestros ocurridos a nivel mundial (excepto en los Estados Unidos de América) en el periodo de 25 años, 1978–2002. El estudio mostró también que el reparto de la carga financiera variaba considerablemente con las diferentes gamas de arqueo de los buques; los intereses de la carga de hidrocarburos contribuían considerablemente más a los costes de los siniestros en que intervienen buques de un arqueo bruto de hasta 20 000 toneladas; había un reparto igual de los costes entre los intereses de la carga de hidrocarburos y el sector naviero respecto a los siniestros en que intervienen buques de arqueo bruto comprendido entre 20 000 y 80 000 toneladas, y el sector naviero contribuía considerablemente más a los costes de los siniestros en que intervienen buques de arqueo bruto superior a 80 000 toneladas. Cuando los costes de los siniestros pasados fueron inflados a los valores monetarios de 2002 y los pronosticados para 2012, aumentabó considerablemente la contribución relativa de los intereses de la carga de hidrocarburos a los costes de los derrames de hidrocarburos.

Debate general en el Grupo de Trabajo sobre si se deben revisar los Convenios de 1992

Al considerar las consecuencias del estudio de costes, el Grupo de Trabajo seguía dividido acerca de la necesidad de una revisión de los Convenios de 1992, aunque existía un apoyo abrumador por proteger el sistema y mantener sus objetivos fundamentales. Algunas delegaciones expresaron la opinión de que podían acometerse las actuales debilidades del sistema mediante acuerdos voluntarios del sector. Otras delegaciones, sin embargo, eran reacias a aceptar acuerdos voluntarios como solución permanente y observaron, además, que existían otras cuestiones que sólo se podían resolver mediante cambios en los Convenios.

Otras cuestiones

En cuanto a otras cuestiones examinadas por el Grupo de Trabajo en 2004 se hace referencia al Informe Anual de 2004, páginas 33-38.

7.5 Examen de los informes del Grupo de Trabajo efectuado por la Asamblea en octubre de 2004

En octubre de 2004, la Asamblea del Fondo de 1992 examinó los informes del Grupo de Trabajo sobre sus reuniones de febrero y mayo de 2004.

En su resumen de las deliberaciones, el Presidente de la Asamblea señaló que el Grupo de Trabajo se dividió en dos grandes grupos, uno en contra de la revisión de los Convenios de 1992 y de la continuación del Grupo de Trabajo, mientras que el otro consideraba que había una serie de cuestiones pendientes, que el Grupo de Trabajo necesitaba abordar, que podrían resultar en la

[3] *TOVALOP: Acuerdo voluntario de los armadores de buques tanque relativo a la responsabilidad nacida de la contaminación por hidrocarburos. CRISTAL: Contrato relativo a un suplemento interino para cubrir la responsabilidad de los buques tanque nacida de la contaminación por hidrocarburos.*

revisión de los Convenios de 1992. También señaló que algunas de las delegaciones que no respaldaban una revisión de los Convenios eran flexibles, sin embargo, en cuanto a la conveniencia de que el Grupo de Trabajo prosiguiera su labor, a condición de que se fijase un plazo límite para la misma. Señaló además que la mayoría de las delegaciones que habían respaldado la continuación del Grupo de Trabajo habían reconocido que no debería proseguir indefinidamente y que debería estar en condiciones de formular una recomendación final a la Asamblea del Fondo de 1992 en octubre de 2005.

La Asamblea decidió que el Grupo de Trabajo se reuniese a principios de 2005 y que formulase sus recomendaciones finales a la sesión de la Asamblea de octubre de 2005, sobre la conveniencia de revisar los Convenios y, en caso afirmativo, señalara qué cuestiones era preciso revisar.

7.6 Labor realizada en 2005

El Grupo de Trabajo se reunió en marzo de 2005.

Consideraciones generales sobre una posible revisión de los Convenios de 1992

A fin de abordar el desequilibrio en el reparto de la carga financiera creado por la constitución del Fondo Complementario, financiado por los receptores de hidrocarburos en los Estados que llegaron a ser partes en el Protocolo relativo al Fondo Complementario, el International Group of P&I Clubs había creado un acuerdo voluntario, pero jurídicamente vinculante, conocido como el 'Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos procedentes de pequeños petroleros' (STOPIA), por el que los propietarios de buques y los P&I Clubs se comprometían a resarcir al Fondo de 1992 respecto a todas las reclamaciones hasta 20 millones de DEG (£17 millones) cuando la cuantía de limitación en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 fuera inferior, a saber para los buques de arqueo bruto igual o inferior a 29 548 toneladas, en el sentido de que la cuantía máxima pagadera por los propietarios de esos buques sería de 20 millones de DEG. Aunque el STOPIA sólo se aplicaría a los daños ocasionados por contaminación en los Estados que fuesen partes en el Protocolo relativo al Fondo Complementario, funcionaría independientemente de si el Fondo Complementario pagase indemnización. Como sería el Fondo de 1992 el resarcido, todos los contribuyentes al Fondo de 1992, y no sólo los que contribuyan al Fondo Complementario, se beneficiarían del STOPIA. El STOPIA entró en vigor el 3 de marzo de 2005, es decir en la fecha de entrada en vigor del Protocolo relativo al Fondo Complementario.

El International Group of P&I Clubs también había preparado una propuesta alternativa que establecía el 'Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos procedentes de petroleros' (TOPIA), mediante el cual los Clubs resarcirían al Fondo Complementario con respecto al 50% de las cuantías pagadas en concepto de indemnización por el Fondo Complementario. El International Group indicó que la aceptación del TOPIA requeriría la retirada simultánea del STOPIA. El International Group señaló que ninguno de los acuerdos se había propuesto como medida provisional, y ambos estaban condicionados a que no hubiera revisión de los Convenios existentes.

Varias delegaciones acogieron favorablemente la iniciativa voluntaria del International Group of P&I Clubs de crear el STOPIA como medida provisional, pero subrayaban la necesidad de una revisión limitada de los Convenios para abordar el desequilibrio financiero y garantizar la aplicación uniforme de los Convenios. Un número casi igual de delegaciones se oponía a toda revisión de los Convenios porque los dispositivos voluntarios propuestos habían tratado eficazmente el desequilibrio en el reparto de la carga financiera, sin los retrasos que resultarían de la revisión e implantación.

En su resumen del debate, el Presidente del Grupo de Trabajo señaló que éste seguía dividido en partes iguales acerca de la cuestión de si conviene una revisión de los Convenios y que, por consiguiente, el Grupo de Trabajo no estaba en condiciones de formular una recomendación a la Asamblea del Fondo de 1992 sobre esta cuestión, y que incumbiría por tanto a la Asamblea formular una decisión a la luz del debate.

El Grupo de Trabajo estuvo de acuerdo en no formular una recomendación a la Asamblea sobre si se debían revisar los Convenios, y decidió en su lugar examinar las cuestiones que se deberían incluir si tuviese lugar una revisión de los Convenios, reconociendo que ello era sin perjuicio de la postura de aquellas delegaciones que se habían opuesto a toda revisión de los Convenios de 1992.

Cuestiones a incluir si tuviese lugar una revisión de los Convenios

El Grupo de Trabajo recomendó a la Asamblea que, si decidiese proceder a una revisión limitada de los Convenios de 1992, deberían incluirse las cuestiones siguientes:

- Debería modificarse el procedimiento de enmienda tácita para cambiar los límites financieros en virtud de los Convenios;
- deberían modificarse los requisitos del seguro obligatorio para incluir a todos los buques independientemente de la cantidad de hidrocarburos que transporten a bordo;
- a fin de garantizar que los Estados partes en el Convenio del Fondo de 1992 cumpliesen sus obligaciones de presentar informes sobre hidrocarburos, debería abordarse la cuestión de las sanciones contra los Estados que no presentaran informes;
- el problema de lograr un quórum para las reuniones de la Asamblea del Fondo de 1992, que actualmente requiere que esté presente una mayoría de los Estados Miembros, precisa nueva consideración;
- debería modificarse la definición de 'buque' para eliminar toda ambigüedad; y
- precisaba nueva consideración la aplicación uniforme de los Convenios a fin de garantizar el funcionamiento apropiado y equitativo del régimen de indemnización.

7.7 Examen del informe del Grupo de Trabajo efectuado por la Asamblea en octubre de 2005

Revisión de los Convenios

En octubre de 2005, la Asamblea del Fondo de 1992 examinó el informe del Grupo de Trabajo sobre su reunión de marzo de 2005.

La Asamblea examinó asimismo una propuesta de 11 Estados Miembros a favor de revisar los Convenios para enmendar el mandato del Grupo de Trabajo y encargarle:

- Elaborar un texto apropiado de tratado sobre las seis cuestiones recomendadas por el Grupo de Trabajo para ulterior consideración;
- debatir más a fondo la cuestión del transporte de hidrocarburos que no cumple las normas, incluida una propuesta del International Group of P&I Clubs (véase página 33) de establecer un Grupo de Trabajo oficioso para considerar formular recomendaciones a la Asamblea sobre las medidas que se pudieran adoptar en las esferas de la responsabilidad, seguro y administración del régimen internacional de indemnización para abordar la cuestión;
- reservar la decisión del reequilibrio de la carga financiera entre los propietarios de los buques y los contribuyentes hasta que la Asamblea haya examinado plenamente el texto de tratado sobre las seis cuestiones que habían contado con el apoyo del Grupo de Trabajo.

La Asamblea consideró además las puntualizaciones formuladas por una delegación que estaba en contra de revisar los Convenios de 1992 porque, a fin de mantener un régimen global y universalmente aplicable, debería existir un apoyo amplio a una revisión, y que dicho apoyo distaba mucho de ser amplio. Aquella delegación había propuesto por lo tanto que la Asamblea decidiese o ponerse a una revisión y poner fin a las actividades del Grupo de Trabajo.

El International Group of P&I Clubs, que previamente había ofrecido establecer uno de dos posibles acuerdos voluntarios (STOPIA y TOPIA) para abordar el desequilibrio en el reparto de la carga financiera entre los sectores naviero y petrolero (véase párrafo 7.6 supra), hizo una nueva propuesta por la que, si se aplazase la decisión de revisar los Convenios, los Clubs estarían dispuestos a hacer extensivo el STOPIA, un acuerdo contractual vinculante, a todos los Estados partes en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y aplicar el TOPIA a Estados partes en el Protocolo relativo al Fondo Complementario.

En su resumen del debate, el Presidente de la Asamblea manifestó que estaba claro que no había suficiente apoyo para la propuesta de modificar el mandato del Grupo de Trabajo con miras a revisar los Convenios. La Asamblea del

Fondo de 1992 decidió que se disolviera el Grupo de Trabajo y se suprimiera la revisión de los Convenios del orden del día de la Asamblea.

En cuanto a los acuerdos voluntarios propuestos, se impartió instrucciones al Director para que colaborase con los sectores naviero y petrolero antes de que el paquete de acuerdo voluntario se presentase a la Asamblea para su examen en su próxima sesión en 2006, y que proporcionase asesoría técnica y administrativa con vistas a consolidar el paquete y a garantizar que fuese de cumplimiento obligatorio.

Propuesta de establecer un Grupo de Trabajo para considerar ciertas cuestiones relativas al transporte de hidrocarburos que no cumple las normas

La Asamblea del Fondo de 1992 consideró una propuesta del International Group of P&I Clubs de establecer un Grupo de Trabajo para considerar las medidas que se pudieran adoptar en las esferas de la responsabilidad, seguro y administración del régimen internacional de indemnización para abordar la cuestión del transporte de hidrocarburos que no cumple las normas.

Aunque varias delegaciones formularon reservas en cuanto a la propuesta, alegando que la cuestión del transporte de hidrocarburos que no cumple las normas era fundamentalmente una cuestión técnica, la mayoría de las delegaciones respaldaron la idea en principio. La Asamblea decidió que el siguiente paso consistiría en la elaboración de un mandato claro y preciso por una o varias delegaciones, para que la Asamblea pudiera examinarlo en su siguiente sesión.

8 ADMINISTRACIÓN DE LOS FIDAC

8.1 Secretaría

El Fondo de 1971, el Fondo de 1992 y el Fondo Complementario tienen una Secretaría común, a cuyo frente está un Director. Durante 2005, la Secretaría ha continuado enfrentándose a considerables retos. La gran dedicación del personal a su trabajo, así como sus conocimientos y pericia, constituyen sólidos puntales para los FIDAC y son decisivos para el funcionamiento eficiente de la Secretaría.

Los FIDAC continúan valiéndose de asesores externos para facilitar asesoramiento en cuestiones jurídicas y técnicas relativas a los siniestros. En relación con varios siniestros importantes, los Fondos y el asegurador de la responsabilidad del propietario del buque han establecido en común oficinas locales de reclamación para facilitar la tramitación eficiente del gran número de reclamaciones presentadas y, en general, para ayudar a los demandantes.

En la mayoría de los siniestros en los que intervienen los FIDAC, las operaciones de limpieza son supervisadas y las reclamaciones son evaluadas en estrecha cooperación entre los Fondos y el asegurador de la responsabilidad del propietario del buque, que, en la mayoría de los casos, es una de las asociaciones de seguro mutuo de protección e indemnización ('P&I Clubs'). La asistencia técnica que requieren los Fondos con respecto a los siniestros debidos a la contaminación por hidrocarburos es habitualmente proporcionada por la International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF), apoyada por una red mundial de expertos técnicos.

8.2 Gestión de riesgos

En 2005, el Director continuó con un examen de la gestión de riesgos de los FIDAC y la labor concerniente a la elaboración de un registro de riesgos. En estrecha cooperación con el Órgano de Auditoría, y con la asistencia de consultores y del Auditor externo, se han identificado cinco áreas de riesgo, a saber: el riesgo de reputación, proceso de tramitación de las reclamaciones, riesgo financiero, gestión de recursos humanos y continuidad empresarial. En estas cinco áreas están proyectándose y evaluándose los subriesgos, tras de lo cual se está documentando el proceso y los procedimientos de gestión de estos riesgos. El Órgano de Auditoría y el Auditor externo han hecho valiosas contribuciones a los trabajos en este campo. Se realizarán trabajos ulteriores en 2006.

8.3 Estados financieros de 2004

Los estados financieros del Fondo de 1971 y del Fondo de 1992 para el periodo comprendido entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2004 fueron aprobados por los respectivos órganos rectores durante sus sesiones de octubre de 2005.

Como en años anteriores, las cuentas del Fondo de 1971 y del Fondo de 1992 fueron revisadas por el Interventor y Auditor General del Reino Unido. Los informes del Auditor, que abarcan ambas Organizaciones, se reproducen en su totalidad en los Anexos III y IX respectivamente, y sus dictámenes sobre cada estado financiero se reproducen en los Anexos IV y X. Los resúmenes de la información que consta en los estados revisados para este periodo se presentan en los Anexos V a VIII para el Fondo de 1971 y en los Anexos XI a XIV para el Fondo de 1992.

Existen cuentas separadas de ingresos y gastos para el Fondo General y para cada Fondo de Reclamaciones Importantes. Se establecen distintos Fondos de Reclamaciones Importantes respecto a siniestros para los que la cuantía total pagadera por el Fondo de 1971 excede de 1 millón de Derechos Especiales de Giro (DEG) (£830 000) o, por el Fondo de 1992, de 4 millones de DEG (£3,3 millones); la conversión de DEG a libras esterlinas se efectúa al tipo aplicable en la fecha del siniestro en cuestión.

Los gastos administrativos totales de la Secretaría común fueron £2 624 613 en 2004, comparados con una consignación presupuestaria de £3 292 250.

Fondo de 1971

No se adeudaban contribuciones anuales con respecto al Fondo General en 2004 debido a que ya no es posible imponer contribuciones al Fondo General.

Reclamaciones y gastos relacionados con reclamaciones durante 2004 ascendieron a £6 millones. La mayor parte de estos gastos se

relacionaba con dos casos, a saber, los siniestros del *Nissos Amorgos* y el *Yuil Nº 1*. Cinco Fondos de Reclamaciones Importantes fueron cerrados en 2004 tras efectuar reembolsos a los contribuyentes.

El balance del Fondo de 1971 al 31 de diciembre de 2004 se reproduce en el Anexo VII. Se presentan asimismo los balances de los diversos Fondos de Reclamaciones Importantes. El pasivo contingente se estimó en más de £85 millones respecto a reclamaciones derivadas de nueve siniestros.

Fondo de 1992

Se adeudaban contribuciones de £7 millones respecto al Fondo General y £75 millones para el Fondo de Reclamaciones Importantes del *Prestige* en 2004. Se efectuó un reembolso por £37,7 millones a los contribuyentes al Fondo de Reclamaciones Importantes del *Nakhodka*.

Reclamaciones y gastos relacionados con reclamaciones durante 2004 ascendieron a £14,5 millones. Los pagos se relacionaron sobre todo con los siniestros del *Erika*, el *Prestige*, y el *Kyung Won*.

El balance del Fondo de 1992 al 31 de diciembre de 2004 se reproduce en el Anexo XIII. Se presentan asimismo los balances de los diversos Fondos de Reclamaciones Importantes. El pasivo contingente se estimó en £135 millones respecto a reclamaciones y gastos relacionados con reclamaciones derivadas de ocho siniestros.

8.4 Estados financieros de 2005

Los estados financieros del Fondo de 1971 y el Fondo de 1992 durante el periodo entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2005 y para el Fondo Complementario durante el periodo comprendido entre el 3 de marzo y el 31 de diciembre de 2005 se presentarán al Auditor externo en la primavera de 2006 y serán sometidos a la aprobación de los órganos rectores respectivos en sus sesiones de octubre de 2006. Estas cuentas se reproducirán en el Informe Anual de los FIDAC de 2006.

Se facilita la siguiente información preliminar sobre las operaciones financieras durante 2005. Las cifras, que se han redondeado, aún no han sido revisadas por el Auditor externo. Más detalles se presentan en los Anexos XV y XVI respectivamente.

Los gastos administrativos del funcionamiento de la Secretaría común en 2005 son aproximadamente de £2,7 millones, comparados con una consignación presupuestaria de £3 372 600.

Fondo de 1971

No se adeudaban contribuciones anuales a los tres Fondos de Reclamaciones Importantes restantes con respecto al Fondo de 1971.

Se efectuaron reembolsos a los contribuyentes a los cuatro Fondos de Reclamaciones Importantes.

El total de gastos de reclamaciones contraídas por el Fondo de 1971 durante 2005 fue de aproximadamente £157 000, de los cuales unas £50 000 estaban relacionadas con el siniestro del *Nissos Amorgos*.

Fondo de 1992

Se adeudaban contribuciones de £5,4 millones al Fondo General y £33 millones al Fondo de Reclamaciones Importantes del *Prestige*.

Se efectuaron reembolsos a los contribuyentes a un Fondo de Reclamaciones Importantes, como se detalla en el cuadro de la página 41.

Los pagos de reclamaciones del Fondo de 1992 en 2005 ascendieron a un total de unos £17 millones, de los cuales unos £13,4 millones se relacionaban con el siniestro del *Erika* y unos £3 millones con el siniestro del *Prestige*.

8.5 Inversión de fondos

Política de inversión

De conformidad con los Reglamentos financieros de los FIDAC, el Director es responsable de la inversión de aquellos fondos que no sean necesarios para el funcionamiento a corto plazo de cada Fondo. Al efectuar cualquier inversión, se toman todas las medidas necesarias para garantizar el mantenimiento de fondos líquidos suficientes para el funcionamiento del Fondo respectivo, para evitar riesgos indebidos de fluctuación de divisas y para obtener un rendimiento razonable de las inversiones de cada Organización. Las inversiones se efectúan principalmente en libras esterlinas. El activo se coloca en depósito a plazo. Las inversiones se pueden efectuar en bancos y sociedades de crédito hipotecario que satisfagan

determinados criterios en cuanto a su solvencia financiera.

Inversiones

Los Fondos de 1971 y de 1992 efectuaron inversiones durante 2005 en varios bancos y una sociedad de crédito hipotecario. Al 30 de diciembre de 2005, las carteras de inversiones ascendieron a un total aproximado de £11 millones relativo al Fondo de 1971 y de £143 millones relativo al Fondo de 1992. Los intereses devengados en 2005 por las inversiones ascendieron a £600 000 para el Fondo de 1971 y a £6 millones para el Fondo de 1992. No se efectuaron inversiones con respecto al Fondo Complementario.

Órganos Asesores de Inversión

El Fondo de 1971, el Fondo de 1992 y el Fondo Complementario cuentan con un Órgano Asesor de Inversión, compuesto de tres expertos con conocimientos especializados en cuestiones de inversión, para asesorar al Director en términos generales acerca de tales cuestiones. Los miembros del órgano son elegidos por la Asamblea del Fondo de 1992.

En 2005, el Órgano Asesor de Inversiones supervisó los procedimientos pertinentes para la inversión y los controles de gestión del efectivo. Supervisó también la calificación crediticia de las instituciones financieras y revisó continuamente la lista de tales instituciones que cumplen los criterios de inversión de los Fondos. Además, el Órgano revisó periódicamente los requisitos de inversión y divisas de los Fondos, así como las cotizaciones para las inversiones, a fin de garantizar que se logren rendimientos razonables de las inversiones sin comprometer los activos de los Fondos. El Órgano Asesor de Inversiones presenta un informe cada año a los órganos rectores.

8.6 Órgano de Auditoría

El Fondo de 1992, el Fondo de 1971 y el Fondo Complementario tienen un Órgano de Auditoría común cuyos miembros son elegidos por la Asamblea del Fondo de 1992. El Órgano de Auditoría tiene el siguiente mandato:

a) Examinar la eficacia de las Organizaciones con respecto a cuestiones fundamentales relacionadas con la declaración financiera, la fiscalización interna, los procedimientos operacionales y la gestión de riesgos;

b) promover la comprensión y la eficacia de la función de la auditoría dentro de las Organizaciones y brindar un foro para discutir cuestiones de fiscalización interna, los procedimientos operacionales y los asuntos suscitados por la auditoría externa;

c) debatir con el Auditor externo la naturaleza y el alcance de la próxima auditoría;

d) examinar los estados e informes financieros de las Organizaciones;

e) examinar todos los informes pertinentes presentados por el Auditor externo, incluidos los informes sobre los estados financieros de las Organizaciones; y

f) formular las recomendaciones oportunas destinadas a los órganos rectores.

Durante 2005, el Órgano de Auditoría se reunió con representantes del Auditor externo y recibió un informe detallado sobre la labor realizada por el Auditor y los resultados de la misma, todo lo cual fue considerado satisfactorio. El Órgano de Auditoría estaba convencido de que el alcance del examen de auditoría era apropiado. Se celebró también una reunión con el Órgano Asesor de Inversiones. El Órgano de Auditoría recomendó que los órganos rectores aprobasen las cuentas de los Fondos de 1971 y de 1992 para el ejercicio económico de 2004.

En 2005, el Órgano de Auditoría llevó a cabo un examen sobre los procedimientos de transacción y pago de reclamaciones a fin de permitir al Órgano forjarse una opinión sobre la eficacia de dichos procedimientos. El informe fue presentado a los órganos rectores en octubre de 2005. El informe trató, entre otros, sobre el tiempo que lleva tramitar las reclamaciones, costes de las reclamaciones, los pagos provisionales y la gestión de la tramitación de las reclamaciones. El examen no identificó ninguna deficiencia o fallo por parte de la Secretaría. Se impartieron instrucciones al Director para elaborar un plan de acción que se aplique a la luz de las recomendaciones del Órgano de Auditoría.

El Órgano de Auditoría abordó también el tema de gestión de riesgos, recomendó a los Fondos que adoptasen una política equilibrada en la gestión de riesgos y tomó nota con satisfacción de los avances logrados por la Secretaría en la definición de riesgos y el haber puesto en marcha los procedimientos para lograrlos. El Órgano de Auditoría tomó nota de que una cantidad de trabajo considerable se había efectuado en riesgos financieros y que se había establecido un calendario para abordar otras áreas de riesgo, con vistas a completar el trabajo sobre gestión de riesgos antes de que el nuevo Director asuma sus funciones en noviembre de 2006.

9 CONTRIBUCIONES

9.1 El sistema de contribuciones

Base para la recaudación de contribuciones

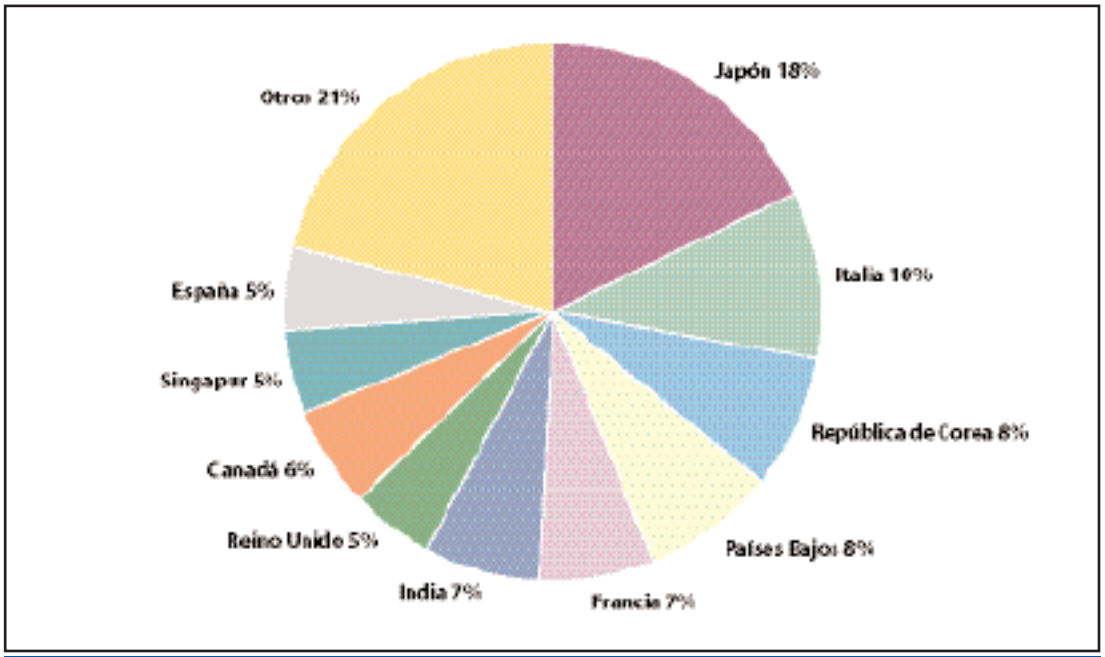
Los FIDAC se financian mediante contribuciones pagadas por toda persona que haya recibido en el año civil pertinente más de 150 000 toneladas de crudos de petróleo o fuel oil pesado (hidrocarburos sujetos a contribución) en puertos o instalaciones terminales de un Estado que sea Miembro del Fondo pertinente, después de su transporte por mar. La recaudación de contribuciones se basa en informes sobre recibos de hidrocarburos respecto a los distintos contribuyentes que presentan los Gobiernos de los Estados Miembros a la Secretaría del Fondo. Las contribuciones son abonadas por cada contribuyente directamente a los FIDAC. Los Gobiernos no son responsables de estos pagos, a menos que hayan aceptado voluntariamente tal responsabilidad.

No obstante, en lo que respecta al Fondo Complementario, a efectos de contribuciones se considerará que se han recibido por lo menos 1 millón de toneladas de hidrocarburos sujetos a contribución cada año civil en cada Estado Miembro de ese Fondo. En cuanto al tope de contribuciones respecto al Fondo Complementario, se hace referencia a la sección 7.3 anterior.

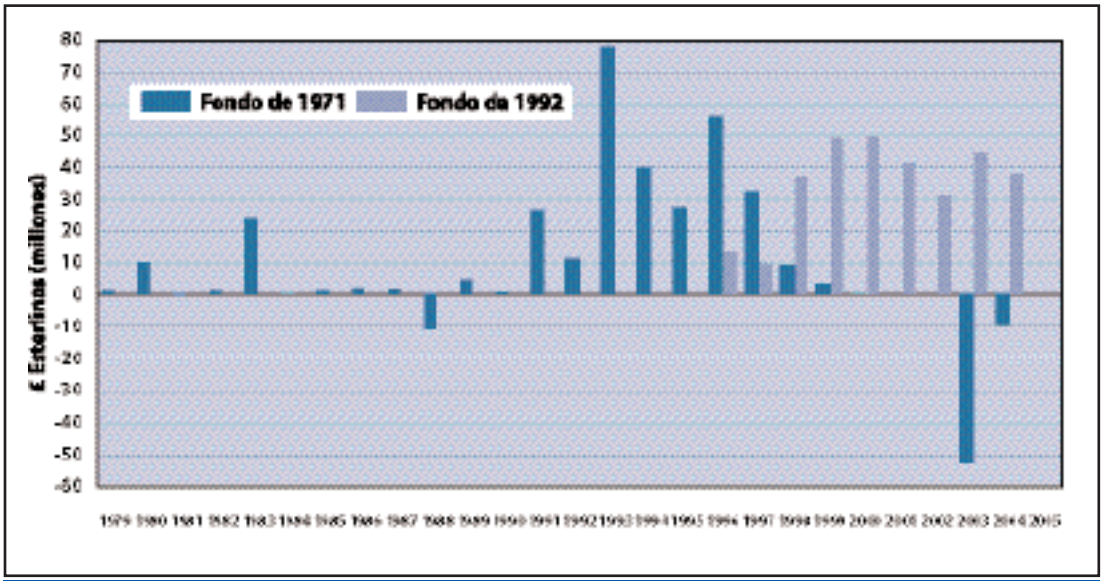
Falta de presentación de informes sobre hidrocarburos

La falta de presentación de informes sobre hidrocarburos por parte de una serie de Estados fue examinada de nuevo en las sesiones de octubre de 2005 de los órganos rectores de los tres Fondos. Por aquellas fechas, 22 Estados Miembros del Fondo de 1992 y 11 antiguos Estados Miembros del Fondo de 1971 no habían presentado informes sobre hidrocarburos sujetos a contribución en 2004 y/o años anteriores. Quedaban pendientes los informes respecto a siete de los antiguos Estados Miembros del Fondo de 1971 correspondientes a un periodo de entre cuatro y 16 años. Cuatro de estos Estados son también Miembros del Fondo de 1992. No había informes pendientes sobre hidrocarburos en lo que respecta al Fondo Complementario.

Los órganos rectores tomaron nota de que la falta de presentación de los informes sobre hidrocarburos por parte de una serie de Estados Miembros había sido una cuestión muy seria durante varios años y que, a pesar de que la situación hubiese mejorado ligeramente con respecto a los años anteriores, seguía siendo muy insatisfactoria. Los órganos rectores expresaron su gran preocupación por el número de Estados Miembros que no habían cumplido su obligación de presentar informes sobre hidrocarburos, ya que la presentación de estos



Fondo de 1992: Contribuciones de 2004 al Fondo General



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

informes era fundamental para el funcionamiento de los FIDAC.

La Asamblea del Fondo de 1992 y el Consejo Administrativo del Fondo de 1971 encargaron al Director que prosiguiera con sus esfuerzos para obtener los informes pendientes sobre hidrocarburos e instaron a todas las delegaciones a cooperar con la Secretaría para cerciorarse de que los Estados cumplieran sus obligaciones a este respecto.

El Consejo Administrativo del Fondo de 1971 decidió que los antiguos Estados Miembros del Fondo de 1971 con informes pendientes sobre hidrocarburos se pusiesen en una lista del sitio web de los FIDAC.

Dado que la falta de presentación de informes de hidrocarburos sujetos a contribución (informes de hidrocarburos) ha sido un problema reiterado para el Fondo de 1971 y el Fondo de 1992, cuando se elaboró el Protocolo relativo al Fondo Complementario se decidió insertar disposiciones en el Protocolo en virtud de las cuales se denegaría indemnización temporal o permanente respecto a los daños ocasionados por contaminación en los Estados que no hayan cumplido su obligación de presentar informes de hidrocarburos. Esta cuestión fue examinada en la sesión de marzo de 2005 de la Asamblea del Fondo Complementario. Se decidió que correspondería a la Asamblea Fondo Complementario determinar si se denegaría indemnización. Sobre esta cuestión se insertaron ciertas disposiciones de procedimiento en el Reglamento interior de dicho Fondo.

Recaudación de contribuciones

Las contribuciones son recaudadas cada año por los órganos rectores de cada Fondo para hacer frente a los pagos de indemnización previstos y los gastos administrativos estimados durante el año siguiente.

Facturación diferida

Los tres Fondos tienen un sistema de facturación diferida. Conforme a este sistema, la Asamblea o el Consejo Administrativo fija la cuantía total a recaudar en contribuciones para un determinado año civil, pero puede decidir que sólo se facture una cantidad inferior específica para pagar a más tardar el 1 de marzo del año siguiente, siendo la suma restante, o parte de la misma, facturada posteriormente en el año si se considerase necesario.

9.2 Recaudaciones de contribuciones/reembolsos

Fondo de 1971

Contribuciones de 2004

En octubre de 2004, el Consejo Administrativo del Fondo de 1971 decidió no recaudar contribuciones a ningún Fondo de Reclamaciones

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

El Consejo Administrativo decidió reembolsar a los contribuyentes el 1 de marzo de 2005 los excedentes por un total de £9,65 millones en cuatro Fondos de Reclamaciones Importantes. Se decidió además que los reembolsos a los contribuyentes de aquellos Estados que tuvieran pendientes informes sobre hidrocarburos se aplazasen hasta que se hayan presentado todos esos informes.

Contribuciones de 2005
En octubre de 2005, el Consejo Administrativo del Fondo de 1971 decidió no recaudar contribuciones de 2005 respecto a los tres Fondos de Reclamaciones Importantes restantes, esto es el *Vistabella*, *Nissos Amorgos* y *Pontoon 300*.

Fondo de 1992

Contribuciones de 2004
La Asamblea del Fondo de 1992 decidió recaudar contribuciones de £5,4 millones al Fondo General, y de £33 millones al Fondo de Reclamaciones Importantes del *Prestige*, y que toda la recaudación fuese exigible a más tardar el 1 de marzo de 2005. Se decidió que se efectuara un nuevo reembolso de £600 000 a los contribuyentes al Fondo de Reclamaciones Importantes del *Nakhodka*.

Las contribuciones de 2004 al Fondo General del Fondo de 1992 se recaudaron sobre la base de las cantidades de hidrocarburos sujetos a contribución recibidos en 2003 en los Estados Miembros del Fondo de 1992. Las participaciones de las contribuciones de 2004 a ese Fondo respecto a los Estados Miembros quedan ilustradas mediante el gráfico en la página 38.

Contribuciones de 2005
La Asamblea del Fondo de 1992 decidió no recaudar contribuciones de 2005 al Fondo General. La Asamblea decidió además recaudar contribuciones de 2005 a los Fondos de Reclamaciones Importantes del *Erika* y *Prestige* de £2 millones y £3,5 millones respectivamente, pero que toda la recaudación fuese diferida. Se autorizó al Director a decidir si había de facturar la totalidad o parte de la recaudación diferida para su pago durante el segundo semestre de 2006, si se requiriese y en la medida en que lo fuera.

Fondo Complementario

Contribuciones de 2005
La Asamblea del Fondo de 1992 había acordado seguir facilitando préstamos al Fondo Complementario, reembolsables con intereses, para cubrir los costes administrativos. Por consiguiente, la Asamblea del Fondo Complementario decidió en octubre de 2005 aplazar la primera recaudación de contribuciones al Fondo General hasta el otoño de 2006. La Asamblea del Fondo Complementario decidió además que, como no había habido siniestros que dieran o pudieran dar pie a pagos de indemnización por ese Fondo, no había necesidad de recaudar contribuciones a ningún Fondo de Reclamaciones.

9.3 Contribuciones al correr de los años

En el cuadro de la página opuesta se facilitan pormenores de las contribuciones de 2004 y 2005 a los Fondos de 1971 y 1992.

Los pagos efectuados por los Fondos de 1971 y 1992 respecto a reclamaciones de indemnización por daños debidos a la contaminación por hidrocarburos varían considerablemente de un año a otro. Como consecuencia, el nivel de contribuciones a los Fondos ha fluctuado de un año para otro, como se ilustra en el gráfico de la página 39.

La suma total recaudada al correr de los años es de £386 millones respecto al Fondo de 1971 y £356 millones respecto al Fondo de 1992. Se han efectuado reembolsos por un total de £117 millones y £42 millones a los contribuyentes al Fondo de 1971 y de 1992 respectivamente. Con respecto a las contribuciones recaudadas por el Fondo de 1971 al correr de los años, quedaban pendientes £368 768 al 31 de diciembre de 2005. En cuanto a las contribuciones recaudadas por el Fondo de 1992 desde su creación en 1996, quedaban pendientes £745 250 al 31 de diciembre de 2005. Por tanto, los atrasos representan el 0,14% y 0,24% respectivamente de las sumas netas recaudadas.

Hasta la fecha no se han recaudado contribuciones al Fondo Complementario.

CONTRIBUCIONES ANUALES DE 2004 Y 2005 DE LOS FONDOS DE 1971 Y 1992

Organización	Año de contribución anual	Decisión de órgano rector		Fondo General/ Fondo de Reclamaciones Importantes	Suma total adeudada/ a reembolsar £	Año de hidro-carburos	Recaudación/ crédito por tonelada £
FONDO 1971	2004	Octubre 2004	Reembolsos	*Aegean Sea* España	-800 000	1991	-0,0008305
			Vencido el 1 marzo 2005	*Keumdong Nº 5* República de Corea	-8 100 000	1992	-0,0075540
				Sea Empress Reino Unido	-350 000	1995	-0,0002965
				Nakhodka Japón	-400 000	1996	-0,0003275
	2005	Octubre 2005	Ninguna recaudación		-		
FONDO 1992	2004	Octubre 2004	Recaudación/ reembolsos	Fondo General	5 400 000	2003	0,0039297
				Prestige España	33 000 000	2001	0,0243113
			Vencido el 1 marzo 2005	*Nakhodka* Japón	-600 000	1996	-0,0009048
	2005	Octubre 2005	Ninguna recaudación	Fondo General	-		
			Recaudación diferida	*Erika* Francia	2 000 000	1998	0,0017919
			Adeudada segundo semestre de 2006	*Prestige* España	3 500 000	2001	0,0025770

10 PREPARATIVOS PARA LA ENTRADA EN VIGOR DEL CONVENIO SNP

En 1996, una Conferencia Diplomática aprobó el Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (Convenio SNP). La Conferencia invitó a la Asamblea del Fondo de 1992 a asignar al Director del Fondo de 1992, además de sus funciones en virtud del Convenio del Fondo de 1992, las tareas administrativas necesarias para la constitución del Fondo internacional de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (Fondo SNP), de conformidad con el Convenio SNP. En 1996, la Asamblea del Fondo de 1992 encargó al Director que llevase a cabo las tareas solicitadas por la Conferencia SNP sobre la base de que todos los gastos contraídos serían sufragados por el Fondo SNP.

El Convenio SNP entrará en vigor 18 meses después de la ratificación por lo menos de 12 Estados, siempre que se hayan cumplido dos condiciones, a saber que cuatro de esos Estados deben tener buques con un arqueo bruto total de por lo menos 2 millones de unidades y que durante el año civil precedente se haya recibido en los Estados que han ratificado el Convenio una cantidad total de al menos 40 millones de toneladas de carga consistente en sustancias nocivas y potencialmente peligrosas distintas de hidrocarburos, gas natural licuado (GNL) o gas de petróleo licuado (GPL).

Al 31 de diciembre de 2005, ocho Estados (Angola, Chipre, Eslovenia, Federación de Rusia, Marruecos, Saint Kitts y Nevis, Samoa, y Tonga) se habían adherido al Convenio SNP. Como solamente dos de esos Estados tienen buques con un arqueo bruto total de por lo menos 2 millones de unidades, las condiciones para la entrada en vigor del Convenio SNP distan mucho de haberse cumplido.

La Secretaría de los FIDAC ha establecido un sitio web dedicado a la implementación del Convenio SNP (www.hnsconvention.org).

La Secretaría ha completado además la elaboración de un sistema para supervisar la carga sujeta a contribución conforme al Convenio SNP, que incluye una base de datos de todas las sustancias clasificadas como nocivas o potencialmente peligrosas (HNS). El sistema final fue distribuido en agosto de 2005 en forma de CD-ROM, que contenía programación para instalarlo en un ordenador personal de usuario. La Secretaría ha elaborado un sitio web dedicado al sistema (www.hnscccc.org).

En octubre de 2005, se llamó la atención de la Asamblea del Fondo de 1992 sobre el hecho de que, en octubre de 2004, el Comité de Protección del Medio Marino (MEPC) de la OMI había adoptado reglas revisadas para prevenir la contaminación del mar por buques que transporten hidrocarburos o productos químicos. Está previsto que dichas reglas revisadas, que incluyen los Anexos I y II del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, enmendado por el Protocolo de 1978 relativo al mismo (MARPOL 73/78), y el Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel, 1983 (Código CIQ), entren en vigor el 1 de enero de 2007 en virtud del procedimiento de 'enmienda tácita', según el cual las enmiendas entrarán en vigor en dicha fecha, a menos que un tercio por lo menos de los Estados Parte o Estados Parte que tengan buques cuya flota total represente por lo menos el 50% del arqueo bruto de la flota mercante mundial expresen objeciones con respecto a las enmiendas a más tardar el 1 de julio de 2006.

La definición de SNP del artículo 1.5 del Convenio SNP se basa en gran parte en listas de sustancias individuales que se han identificado en varios Convenios y Códigos de la OMI concebidos para garantizar la seguridad marítima y la prevención de la contaminación. En particular, las partes a) i) hasta a) iii) de la definición de SNP del artículo 1.5 se basan en los Anexos I y II del MARPOL 73/78 y del Código CIQ respectivamente. En el caso de que, tal y como está previsto, el Anexo II revisado entrara en vigor el 1 de enero de 2007, la referencia en el artículo 1.5 a) ii) del Convenio SNP a 'sustancias nocivas líquidas transportadas a granel a que se hace referencia en el apéndice II del Anexo II del

MARPOL 73/78, enmendado,...' no tendría sentido a partir de dicha fecha, como tampoco la referencia a '...las sustancias y mezclas clasificadas provisionalmente en las categorías de contaminación A, B, C o D de conformidad con lo dispuesto en la regla 3 4) del Anexo II'.

Por consiguiente, la Asamblea del Fondo de 1992 tomó nota de que era fundamental que se resolviese lo antes posible la cuestión relacionada con la definición de SNP conforme a lo dispuesto en el artículo 1.5 a) ii), ya que era probable que aquellas sustancias que se clasificaran como SNP según dicha parte de la definición constituyeran una parte importante de la carga sujeta a contribuciones. La Asamblea encargó al Director que examinara esta cuestión con el Secretario General de la OMI con objeto de encontrar una solución práctica a la cuestión y además tratar de evitar que se planteen problemas similares en el futuro.

La Secretaría de los FIDAC organizó un taller en Londres el 28 y 29 de junio de 2005 para facilitar los preparativos de los Estados para la ratificación del Convenio SNP. La Secretaría ha producido una versión revisada de la 'Guía para la implementación del Convenio SNP' que había sido elaborada como fundamento para dicho taller. La Guía, junto con las presentaciones en PowerPoint que se dieron en el taller, se pueden consultar en el mencionado sitio web dedicado a la implementación del Convenio SNP.

Otro taller sobre el Convenio SNP se celebrará en la primavera de 2006, centrado en aspectos más prácticos de la implementación del Convenio SNP.

La Autoridad Marítima y Portuaria de Singapur conduce un importante simulacro de derrame de SNP que entraña una descarga de benceno de un buque tanque quimiquero.

11 TRANSACCIÓN Y PAGO DE RECLAMACIONES

11.1 Consideraciones generales

Los órganos rectores de los FIDAC han otorgado al Director autorización general para acordar reclamaciones y pagar indemnización en el caso en el que parece probable que los pagos totales por el Fondo respectivo con relación al siniestro en cuestión no rebasan 2,5 millones de DEG (£2 millones). Para los siniestros que den lugar a reclamaciones mayores, el Director necesita en principio la aprobación de la transacción y pago por el órgano rector del Fondo en cuestión (es decir, el Consejo Administrativo del Fondo de 1971, el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 o la Asamblea del Fondo Complementario). Con todo, los órganos rectores normalmente otorgan al Director una autorización muy amplia para acordar reclamaciones facultándole el efectuar una transacción y pago vinculante de todas las reclamaciones derivadas de un siniestro concreto, excepto cuando una reclamación específica da pie a una cuestión de principio que no haya sido previamente decidida por los órganos rectores. El Director tiene permiso, en determinadas circunstancias y dentro de ciertos límites, para efectuar un pago provisional de indemnización antes de que la reclamación sea objeto de transacción, si ello fuera necesario para atenuar las grandes dificultades financieras de las víctimas de siniestros por contaminación. Estos procedimientos están concebidos para agilizar el pago de indemnización.

Han surgido dificultades en algunos siniestros en los que intervienen el Fondo de 1971 y el Fondo de 1992 en que la cuantía total de las reclamaciones derivadas de un siniestro concreto ha rebasado la cuantía total disponible para la indemnización, o cuando existía el riesgo de que ello ocurriera. En virtud de los Convenios del Fondo, los Fondos están obligados a garantizar que todos los demandantes reciban un tratamiento por igual. Los Fondos deben lograr un equilibrio entre la importancia de pagar indemnización a las víctimas lo más puntualmente posible y la necesidad de evitar una situación de pago en exceso. Por consiguiente, en una serie de casos los Fondos han tenido que limitar los pagos a las víctimas a un porcentaje de la cuantía acordada de sus reclamaciones (llamado 'prorrateo'). En la mayoría de los casos llegó a ser posible incrementar el nivel de pagos al 100%, una vez que se determinó que la cuantía total de las reclamaciones admisibles no rebasaría la cuantía disponible para la indemnización.

Un resultado importante del establecimiento del Fondo Complementario es que, prácticamente en todos los casos, debe ser posible desde el comienzo pagar indemnización por daños debidos a la contaminación en Estados miembros del Fondo Complementario en un 100% de la cantidad acordada entre el Fondo y el demandante. Por lo tanto, no habrá necesidad de efectuar pagos prorrateados durante la etapa inicial de un siniestro.

11.2 Admisibilidad de las reclamaciones de indemnización

Los Fondos pueden pagar indemnización a demandantes solamente en la medida en que sus reclamaciones estén justificadas y cumplan los criterios estipulados en el Convenio del Fondo aplicable. A este fin, los demandantes están obligados a justificar sus reclamaciones presentando notas aclaratorias, facturas, recibos y otros documentos.

Para que una reclamación sea aceptada por los Fondos, ésta debe basarse en un gasto efectivamente contraído o una pérdida en efecto sufrida, y debe existir una relación de causalidad entre el gasto o la pérdida y la contaminación. Todo gasto debe haber sido contraído para fines razonables.

Los FIDAC han adquirido considerable experiencia con respecto a la admisibilidad de las reclamaciones. En relación con la transacción y pago de las reclamaciones, han elaborado ciertos principios en lo que se refiere al significado de la definición de 'daños por contaminación', que se especifica como 'daños causados por la contaminación'. En 1994, un Grupo de Trabajo del Fondo de 1971 elaboró y codificó los criterios para la admisibilidad de las reclamaciones de indemnización dentro del ámbito del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969, el Convenio del Fondo de 1971 y los Convenios de 1992. El informe del Grupo de Trabajo fue refrendado por la Asamblea del Fondo de 1971. La Asamblea del Fondo de 1992 ha decidido que dicho informe deberá constituir la base de su política sobre los

criterios para la admisibilidad de las reclamaciones.

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

En su sesión de mayo de 2003, el Consejo Administrativo del Fondo de 1992, en nombre de la Asamblea, adoptó una resolución sobre la interpretación y aplicación del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992 (resolución Nº8 del Fondo de 1992). La resolución llamaba la atención sobre la importancia, en cuanto al funcionamiento apropiado y equitativo del régimen establecido por los Convenios de 1992, de que dichos Convenios sean implementados y aplicados de manera uniforme en todos los Estados Partes, y que a los demandantes por daños debidos a la contaminación por hidrocarburos se les dé igual tratamiento en cuanto a la indemnización en todos los Estados Partes. La resolución destacaba además la importancia de que los tribunales nacionales de los Estados Partes otorguen la debida consideración a las decisiones de los órganos rectores del Fondo de 1992 y del Fondo de 1971 relativas a la interpretación y aplicación de los Convenios de 1992.

Los Fondos estudian cada reclamación basándola en sus propios fundamentos, habida cuenta de las circunstancias particulares del caso. Si bien se han adoptado criterios para la admisibilidad de las reclamaciones, se admite con todo cierta flexibilidad, permitiendo a los Fondos tener en cuenta nuevas situaciones y nuevos tipos de reclamaciones. En general, los Fondos siguen un enfoque pragmático, a fin de facilitar transacciones extrajudiciales.

Los Fondos de 1971 y de 1992 han publicado Manuales de Reclamaciones que contienen información general sobre cómo se deben presentar las reclamaciones y enuncian los criterios generales para la admisibilidad de los diversos tipos de reclamaciones.

Una versión revisada del Manual de Reclamaciones del Fondo de 1992 adoptada por la Asamblea del Fondo de 1992 fue publicada en español, francés e inglés en abril de 2005. El Manual revisado sigue sustancialmente la versión anterior y no modifica la política del Fondo de 1992 en cuanto a la tramitación o admisibilidad de las reclamaciones. La principal diferencia entre la versión anterior y el texto revisado es que cada una de las principales categorías de las reclamaciones cubiertas por los Convenios (a saber el coste de las medidas de limpieza y medidas preventivas, daños materiales, pérdidas económicas en los sectores de la pesca, maricultura y elaboración de pescado, pérdidas económicas en el sector del turismo, y daños al medio ambiente y estudios posteriores al derrame) cuenta con su propia sección en el Manual. Esto ha hecho posible brindar ejemplos específicos para explicar los criterios de admisibilidad en el contexto de diferentes tipos de reclamaciones y enumerar los diferentes tipos de documentos justificativos apropiados para diferentes categorías de reclamaciones.

El Fondo Complementario no estará por lo general involucrado directamente en el proceso de la tramitación de las reclamaciones. El Manual de Reclamaciones del Fondo de 1992 incluye una declaración en la que los criterios en virtud de los cuales las reclamaciones de indemnización tienen derecho a la indemnización del Fondo Complementario son idénticos a aquéllos relativos al Fondo de 1992. A la luz de las disposiciones del Protocolo relativo al Fondo Complementario, y por razones prácticas, la Asamblea del Fondo Complementario decidió en marzo de 2005 que el Fondo Complementario no necesitaba su propio Manual de Reclamaciones.

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

11.3 Siniestros en los que intervino el Fondo de 1971

Transacción y pago de reclamaciones del Fondo de 1971 entre 1978 y 2005

Desde su creación en octubre de 1978, el Fondo de 1971 ha intervenido, hasta el 31 de diciembre de 2005, en la transacción y pago de

Buque	Lugar del siniestro	Año	Pagos del Fondo de 1971
Antonio Gramsci	Suecia	1979	£9,2 millones
Tanio	Francia	1980	£18,7 millones
Ondina	República Federal de Alemania	1982	£3,0 millones
Thuntank 5	Suecia	1986	£2,4 millones
Rio Orinoco	Canadá	1990	£6,2 millones
Haven	Italia	1991	£30,3 millones
Aegean Sea	España	1992	£34,1 millones
Braer	Reino Unido	1993	£45,7 millones
Taiko Maru	Japón	1993	£7,2 millones
Keumdong Nº5	República de Corea	1993	£11,0 millones
Toyotaka Maru	Japón	1994	£5,1 millones
Sea Prince	República de Corea	1995	£21,1 millones
Yuil Nº1	República de Corea	1995	£15,9 millones
Senyo Maru	Japón	1995	£2,3 millones
Sea Empress	Reino Unido	1996	£31,2 millones
Nakhodka[4]	Japón	1997	£49,6 millones
Nissos Amorgos[5]	Venezuela	1997	£11,0 millones
Osung Nº3	República de Corea/Japón	1997	£8,2 millones

reclamaciones surgidas de 100 siniestros. La indemnización total pagada por el Fondo de 1971 asciende a £329 millones (US$631 millones).

En el Anexo XX del presente Informe figura un resumen de todos los siniestros respecto de los cuales el Fondo de 1971 ha pagado indemnización o compensación, o en los que es posible que el Fondo efectúe tales pagos. Incluye también algunos siniestros en los que intervino el Fondo de 1971, pero en los que éste no tuvo que efectuar ningún pago en última instancia.

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

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

Siniestros con reclamaciones pendientes contra el Fondo de 1971

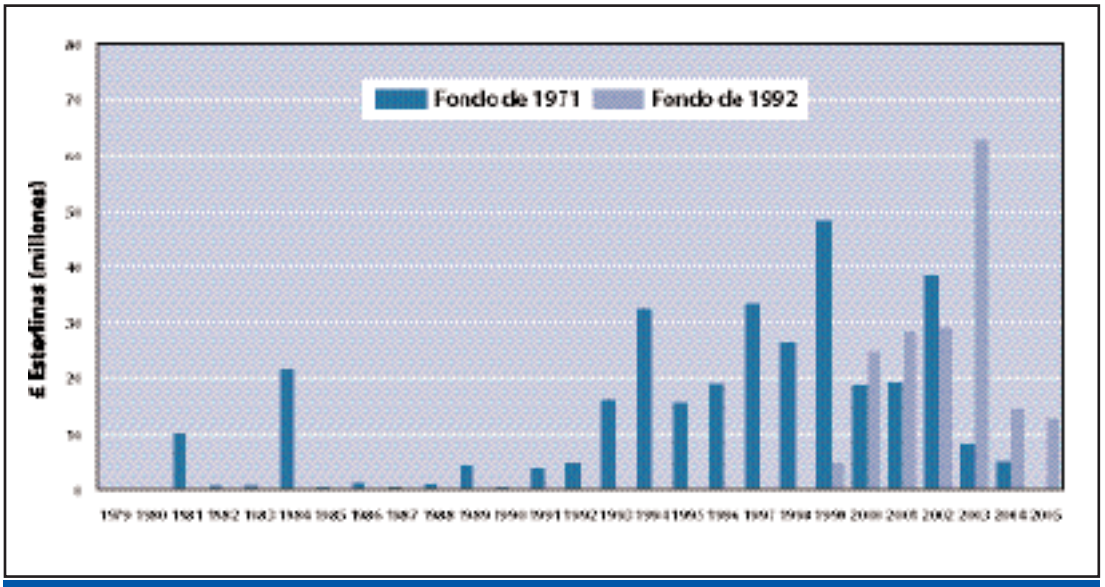
Al 31 de diciembre de 2005, estaban pendientes reclamaciones de terceros respecto a cinco siniestros en los que intervino el Fondo de 1971, ocurridos antes del 24 de mayo de 2002, fecha en que dejó de estar en vigor el Convenio del Fondo de 1971. Se resume a continuación la situación respecto a los dos siniestros importantes.

En cuanto al siniestro del *Nissos Amorgos* (Venezuela, 1997), hasta ahora se han acordado reclamaciones por un total de US$24,4 millones. Se han depositado en los tribunales venezolanos reclamaciones por cantidades importantes.

Respecto al siniestro del *Pontoon 300* (Emiratos Árabes Unidos, 1998), son objeto de procedimientos judiciales reclamaciones por un total de £32,4 millones, incluida una reclamación de £31,3 millones respecto a daños ambientales. El Fondo de 1971 ha efectuado pagos por £817 000 correspondientes al 75% de las cuantías acordadas de las reclamaciones que han sido liquidadas y pagadas.

[4] *El Fondo de 1992 ha pagado otros £61,1 millones en indemnización por el siniestro del* Nakhodka.

[5] *Están pendientes algunas reclamaciones de terceros.*



Fondo de 1971 y Fondo de 1992: Pago de reclamaciones

11.4 Siniestros en los que intervino el Fondo de 1992

Transacción y pago de reclamaciones del Fondo de 1992 entre 1996 y 2005

Desde su creación en mayo de 1996, ha habido 29 siniestros en los que ha intervenido, o puede intervenir en el futuro, el Fondo de 1992. La indemnización total pagada por el Fondo de 1992 asciende a £172 millones (US$295 millones).

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

Buque	Lugar del siniestro	Año	Pagos del Fondo de 1992
Nakhodka[6]	Japón	1997	£61,1 millones
Erika	Francia	1999	£67,9 millones
Prestige	España	2002	£40,7 millones

Siniestros en años anteriores con reclamaciones pendientes contra el Fondo de 1992

Al 31 de diciembre de 2005, había seis siniestros que ocurrieron antes de 2005 y que han dado lugar, o pueden darlo, a reclamaciones contra el Fondo de 1992, siendo los más importantes de ellos los siniestros del *Erika* (Francia, 1999) y *Prestige* (España, 2002), de los que resultaron reclamaciones de indemnización por cuantías muy superiores a la máxima disponible en virtud de los Convenios de 1992.

El Gobierno francés y la compañía petrolera francesa TotalFinaElf SA se han comprometido a dar curso a reclamaciones de indemnización respecto al siniestro del *Erika* solamente y en la medida en que todas las demás reclamaciones hayan sido pagadas íntegramente. Se han efectuado pagos de indemnización por un total de £76,7 millones respecto a 5 574 reclamaciones derivadas de este siniestro.

El siniestro del *Prestige* ha dado lugar a reclamaciones de indemnización por cuantías muy elevadas en España. Se han presentado reclamaciones por cuantías importantes en Francia. Las autoridades portuguesas también han presentado reclamaciones. Se han efectuado pagos de indemnización al Gobierno español por un total de £40 millones. Se han pagado otras £745 000 a demandantes particulares en España y Francia.

Siniestros en 2005 en los que intervino el Fondo de 1992

Durante 2005, el Fondo de 1992 comenzó a intervenir en un nuevo siniestro en la República de Corea que puede dar lugar a reclamaciones contra el Fondo de 1992. Aunque grave para los afectados por los derrames, el siniestro no causó daños debidos a la contaminación a gran escala.

[6] *Como se ha mencionado antes, el Fondo de 1971 ha pagado otros £49,6 millones en indemnización por el siniestro del* Nakhodka.

PARTE 2

12 SINIESTROS TRAMITADOS POR LOS FONDOS DE 1971 Y DE 1992 EN 2005

Esta parte del Informe proporciona información sobre los siniestros en los que intervinieron los FIDAC en el transcurso de 2005. En el Informe se presentan las novedades de los diversos casos en 2005 y la postura adoptada por los órganos rectores respecto a las reclamaciones. El Informe no tiene por objeto recoger íntegramente los debates de los órganos rectores. Estos debates se recogen en las Actas de las Decisiones de las reuniones de dichos órganos, que están disponibles en el sitio web de los FIDAC (www.iopcfunds.org).

El Fondo Complementario no ha intervenido en ningún siniestro en 2005.

En este Informe se han redondeado las cuantías de las reclamaciones. La conversión de las divisas a libras esterlinas es la del 30 de diciembre de 2005, excepto en el caso de las reclamaciones pagadas por el Fondo de 1971 o el Fondo de 1992, en que las conversiones se han efectuado al tipo de cambio de la fecha en la que se compró la divisa.

Las cifras en el Informe relativas a reclamaciones, liquidaciones y pagos se presentan con el fin de facilitar una visión de conjunto de la situación de diversos siniestros y pueden no corresponder exactamente a las cifras proporcionadas en los estados financieros de los Fondos.

Los Estados del Báltico participaron en un importante simulacro de derrame de hidrocarburos en aguas de Suecia bajo los auspicios de la Comisión de Helsinki.

13 SINIESTROS DEL FONDO DE 1971

13.1 VISTABELLA

(Caribe, 7 de marzo de 1991)

El siniestro

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

La *Vistabella* no estaba inscrita en ningún P&I Club, sino que estaba amparada por un seguro contra responsabilidad de terceros, con una sociedad aseguradora de Trinidad. La aseguradora argumentó que el seguro no cubría este siniestro. La cuantía de limitación aplicable a la embarcación se calculó en FFr2 354 000 o €359 000 (£247 000). No se constituyó fondo de limitación. El propietario del buque y su aseguradora no respondieron a invitaciones para cooperar en el procedimiento de liquidación de reclamaciones.

Reclamaciones de indemnización

El Fondo de 1971 pagó una indemnización que ascendía a FFr8,2 millones o €1,3 millones (£890 000) al Gobierno francés respecto a operaciones de limpieza. Se abonó indemnización a demandantes privados en St. Barthélemy y las Islas Vírgenes Británicas, y a las autoridades de las Islas Vírgenes Británicas por un total aproximado de £14 250.

Procesos judiciales

El Gobierno francés entabló acción judicial contra el propietario de la *Vistabella* y su aseguradora en el Tribunal de primera instancia de Basse-Terre (Guadalupe), reclamando indemnización por operaciones de limpieza llevadas a cabo por la Marina Francesa. El Fondo de 1971 intervino en el proceso y adquirió por subrogación la reclamación del Gobierno francés. Éste último se retiró del proceso.

En sentencia dictada en 1996, el Tribunal de primera instancia aceptó que, fundándose en la subrogación, el Fondo de 1971 tenía derecho de acción contra el propietario del buque y derecho de acción directa contra su aseguradora y adjudicó al Fondo el derecho a recobrar la cuantía total que había pagado por daños causados en los territorios franceses. La aseguradora apeló contra la sentencia.

El Tribunal de Apelación dictó su sentencia en marzo de 1998. Juzgó que el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 era de aplicación al siniestro y que el Convenio se aplicaba a la acción directa del Fondo de 1971 contra la aseguradora, aunque en este caso concreto el propietario del buque no haya estado obligado a asegurarse, puesto que el barco transportaba menos de 2 000 toneladas de petróleo a granel como carga. El pleito fue remitido de vuelta al Tribunal de primera instancia.

En sentencia dictada en marzo de 2000, el Tribunal de primera instancia ordenó a la aseguradora que pagase al Fondo de 1971 FFr8,2 millones o €1,3 millones (£890 000) más intereses. La aseguradora apeló contra la sentencia.

El Tribunal de Apelación dictó su sentencia en febrero de 2004 en la cual ratificaba la sentencia del Tribunal de primera instancia de marzo de 2000. La aseguradora no ha apelado ante el Tribunal de Casación.

El Fondo de 1971 está tomando medidas para ejecutar la sentencia.

13.2 AEGEAN SEA

(España, 3 de diciembre de 1992)

El siniestro

En un temporal, el buque mineralero/granelero/petrolero griego *Aegean Sea* (56 801 TRB) embarrancó al acercarse al puerto de La Coruña, en el noroeste de España. El buque, que transportaba aproximadamente 80 000 toneladas de petróleo crudo, se partió en dos y ardió violentamente durante unas 24 horas. La sección de proa se hundió a unos 50 metros de la costa. La sección de popa permaneció en gran parte intacta. El petróleo que quedaba en la sección de popa fue extraído por salvadores que operaban desde la orilla. No se conocía la cantidad de hidrocarburos derramados, pero la mayor parte de la carga quedó consumida por las llamas a bordo del buque o se dispersó en el mar. Se contaminaron varios trechos de costa al este y

nordeste de La Coruña, así como la abrigada Ría del Ferrol. Se efectuaron importantes operaciones de limpieza en el mar y en tierra.

Reclamaciones de indemnización

Se presentaron reclamaciones por un total de Pts 48 187 millones (£199 millones) ante los Juzgados de lo penal y lo civil. Gran número de reclamaciones fueron objeto de transacciones extrajudiciales pero muchos demandantes dieron curso a sus reclamaciones en el juzgado.

Proceso penal

Se inició un proceso penal en el Juzgado de lo penal de primera instancia de La Coruña contra el capitán del *Aegean Sea* y el práctico encargado de la entrada del buque en el puerto de La Coruña. El Juzgado examinó no solamente los aspectos penales del caso sino también las reclamaciones de indemnización que se habían presentado en el proceso penal contra el propietario del buque, el capitán, el asegurador del propietario del buque: la United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Limited (el UK Club), el Fondo de 1971, el propietario de la carga a bordo del *Aegean Sea* y el práctico.

En sentencia dictada en abril de 1996, el Juzgado de lo penal juzgó que el capitán y el práctico eran ambos responsables de negligencia criminal. Fueron sentenciados a pagar cada uno una multa de Pts 300 000 (£1 250). El capitán, el práctico y el Estado español apelaron contra la sentencia, pero el Juzgado de Apelación la confirmó en junio de 1997.

Liquidación global

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

El 4 de octubre de 2002, el Consejo de Estado español aprobó el acuerdo de solución propuesto. El 17 de octubre de 2002, las Cortes aprobaron un decreto-ley autorizando al Ministro de Hacienda a firmar en nombre del Gobierno español un acuerdo entre España, el propietario del buque, el UK Club y el Fondo de 1971. El decreto autorizaba asimismo al Gobierno español a efectuar transacciones extrajudiciales con los demandantes a cambio de las revocaciones de sus recursos judiciales. Llegado el 30 de octubre de 2002, el Gobierno español había logrado acuerdos con demandantes que representaban más del 90% del monto principal de la pérdida o daños reclamados. Quedaban, por tanto, cumplidas las condiciones estipuladas en la oferta del Fondo de 1971.

El 30 de octubre de 2002 se concertó un acuerdo entre el Estado español, el Fondo de 1971, el propietario del buque y el UK Club, por el cual la cuantía total adeudada por el propietario del *Aegean Sea*, el UK Club y el Fondo de 1971 a las víctimas a consecuencia de la distribución de responsabilidades determinada por el Juzgado de Apelación en La Coruña ascendía a Pts 9 000 millones (£37 millones). A consecuencia de la distribución de responsabilidades determinada por el Juzgado de Apelación en La Coruña, el Estado español se comprometió a indemnizar a todas las víctimas que pudieran obtener una sentencia definitiva de un juzgado español a su favor que condenara al propietario del buque, al UK Club o al Fondo de 1971 a pagar indemnización a consecuencia del siniestro.

El 1 de noviembre de 2002, conforme al acuerdo, el Fondo de 1971 pagó €38 386 172, correspondientes a Pts 6 386 921 613 (£24 411 208), al Gobierno español.

Novedades recientes

Seis demandantes no alcanzaron acuerdo con el Gobierno español sobre la cuantía de sus pérdidas y procedieron sus reclamaciones en el Juzgado de primera instancia de La Coruña contra el Estado español, el capitán, el UK Club, el propietario del buque y el Fondo de 1971 por una cuantía total de €3 646 000 (£2,5 millones). El Fondo de 1971 presentó alegatos al Juzgado en el sentido de que el Fondo de 1971 no estaba obligado a indemnizar a esos demandantes ya que el Gobierno español se había comprometido, en el acuerdo antes mencionado con el Fondo de 1971, a indemnizar a todas las víctimas del siniestro con reclamaciones pendientes, y que este compromiso había sido aprobado por Real Decreto.

En diciembre de 2005, el Juzgado dictó sentencias respecto a tres de las reclamaciones. En las sentencias el Juzgado rechazó el argumento del Fondo de 1971 porque el Real Decreto no exoneraba al Fondo de 1971 de la responsabilidad para con las víctimas, ya que se refería a un contrato entre el Fondo de 1971 y el Estado español. El Juzgado halló además que el Estado español no había sido autorizado por las víctimas a alcanzar un acuerdo sobre sus reclamaciones con terceros. El Juzgado sostuvo que el Gobierno y el Fondo tenían responsabilidad mancomunada para con los demandantes, pero adjudicó cuantías considerablemente inferiores a las reclamadas.

Todas las partes han apelado contra las sentencias.

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

13.3 BRAER

(Reino Unido, 5 de enero de 1993)

El siniestro

El buque tanque liberiano *Braer* (44 989 TRB) encalló al sur de las Islas Shetland (Reino Unido). El buque al final se partió, y tanto la carga como el combustible se derramaron en el mar. Debido al temporal reinante, la mayor parte de los hidrocarburos derramados se dispersaron de modo natural, y las repercusiones sobre la costa fueron limitadas. Las aspersiones de hidrocarburos arrojados a tierra por los fuertes vientos afectaron a las tierras de labranza y las casas cercanas a la costa. El Gobierno del Reino Unido impuso una zona de exclusión de pesca que abarcaba una extensión a lo largo de la costa occidental de Shetland que quedó afectada por los hidrocarburos, prohibiendo la captura, recolección y venta de todas las especies de pescado y marisco del interior de la zona.

Reclamaciones de indemnización

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

La única reclamación pendiente es de una empresa radicada en Shetland, la Shetland Sea Farms Ltd., relacionada con un contrato para adquirir cría de salmón a una empresa de tierra firme. El Comité Ejecutivo decidió que en la evaluación de la reclamación debían tenerse en cuenta los beneficios que pudiesen derivar otras empresas del mismo grupo. Fracasaron los intentos de que la reclamación fuera objeto de transacción extrajudicial.

Acción judicial de Shetland Sea Farms Ltd.

La empresa entabló acción judicial contra el propietario del buque, el Skuld Club y el Fondo de 1971. Se cuestionó si ciertos documentos en los que se basaba el demandante eran auténticos.

El Tribunal de primera instancia dictó su resolución en julio de 2001. Tras haber oído las pruebas, el Tribunal concluyó que los oficiales responsables del demandante habían presentado a sabiendas copias de cartas falsas en apoyo de la reclamación de indemnización de Shetland Sea Farms. El Tribunal juzgó que estos documentos habían sido presentados con la intención de engañar a la Oficina de Reclamaciones establecida por el Fondo de 1971 y el Skuld Club para que se creyera que los supuestos compromisos contractuales de Shetland Sea Farms se basaban en correspondencia que establecía las condiciones de los contratos. El Tribunal juzgó también que lo hicieron como parte de un plan para complementar una reclamación sustancial de indemnización.

El Tribunal abordó luego la cuestión de si, a consecuencia de esta conclusión, debía rehusar sin más la reclamación. El Tribunal reconoció que contaba con autoridad inherente para desestimar la reclamación cuando una parte hubiese sido culpable de empleo de procedimiento injustificado, pero manifestó que se trataba de un poder drástico. El Tribunal resolvió sin embargo que, como Shetland Sea Farms ya no iba a basar su reclamación en las cartas falsas, debiera brindarse a la empresa la oportunidad de presentar una causa revisada que no dependiese de las cartas falsas, y que no permitir que la reclamación siguiese su curso en su versión revisada constituiría un castigo excesivo.

El Tribunal decidió que la causa siguiese su curso hasta un juicio limitado a la cuestión de si Shetland Sea Farms podía probar que existía un contrato antes de ocurrir el siniestro del *Braer* para el suministro de crías de salmón a Shetland Sea Farms sin hacer referencia a las cartas y facturas falsificadas. Se celebraron audiencias en abril y septiembre de 2002 y el Tribunal dictó resolución en mayo de 2003. El Tribunal no aceptó las pruebas de Shetland Sea Farms de que existía un contrato para el suministro de crías de salmón por el que la empresa estaba legalmente obligada a pagar, independientemente de las cartas falsas. El Tribunal consideró que las pruebas revelaban que la dirección de la empresa había estado involucrada en un plan fraudulento y notificó el asunto al Fiscal General de Escocia para estudiar si se debía proceder por vía penal contra tres de los testigos de Shetland Sea Farms. Sin embargo, el Tribunal permitió que la causa siguiese su curso, limitada a una reclamación por pérdida de ganancias de Shetland Sea Farms en la medida en que la empresa pudiese determinar el probable número de crías de salmón que se habrían introducido en Shetland si no fuera por el siniestro del *Braer*.

El propietario del buque, el Skuld Club y el Fondo de 1971 apelaron contra aquella parte de la resolución del Tribunal por motivo de que la reclamación por pérdida de ganancias se basaba en el número y coste de las crías de salmón indicados en la reclamación basada en los supuestos contratos que se habían juzgado falsos.

En enero de 2005, el Tribunal de Apelación dictó sentencia confirmando la resolución del Tribunal de primera instancia y dictaminó que, si bien Shetland Sea Farms no podía basarse en la existencia del supuesto contrato, la empresa podía proseguir con la reclamación basándose en que habría adquirido, criado y vendido crías de salmón de las que habría obtenido ganancias. El demandante todavía no ha cuantificado la reclamación conforme a los criterios estipulados por el Tribunal. Es poco probable que tenga lugar un juicio antes del verano de 2006.

El Skuld Club se ha comprometido a pagar toda cuantía que adjudique una resolución judicial definitiva.

13.4 ILIAD

(Grecia, 9 de octubre de 1993)

El buque tanque griego *Iliad* (33 837 TRB) encalló entre escollos cerca de la isla de Sfaktiria tras zarpar del puerto de Pilos (Grecia); como resultado se derramaron unas 300 toneladas de petróleo crudo ligero de Siria. Se activó el plan de emergencia nacional griego y se limpió el derrame con relativa rapidez.

En marzo de 1994, el asegurador de la responsabilidad del propietario del buque estableció un fondo de limitación que ascendía a Drs 1 497 millones o €4,4 millones (£3 millones) en el Tribunal competente mediante el depósito de una garantía bancaria.

El Tribunal decidió que las reclamaciones debían presentarse a más tardar el 20 de enero de 1995. Llegada esa fecha, se habían presentado 527 reclamaciones en el procedimiento de limitación, por un total de Drs 3 071 millones o €9 millones (£6,2 millones), más Drs 378 millones o €1,1 millones (£760 000) por concepto de indemnización de 'daños morales'.

En marzo de 1994, el Tribunal designó un liquidador para examinar las reclamaciones en el proceso de limitación. Debido al excesivo retraso del liquidador en presentar su informe al Tribunal, los demandantes presentaron una querella oficial contra el liquidador por incumplimiento del deber. A raíz de una reunión oficiosa en noviembre de 2005 ante el juez encargado de las diligencias, se dio un plazo al liquidador hasta el 16 de enero de 2006 para presentar su informe al Tribunal.

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

13.5 YEO MYUNG

(República de Corea, 3 de agosto de 1995)

El buque tanque coreano *Yeo Myung* (138 TRB) abordó a un remolcador que remolcaba una gabarra de arena cerca de la isla de Geoje (República de Corea), de lo que resultó un derrame de unas 40 toneladas de fuel oil pesado.

Las reclamaciones relativas a costes de limpieza y pérdidas en los sectores de pesca y turismo fueron liquidadas en un total de Won 1 553 millones (£890 000).

La única reclamación pendiente, por Won 335 millones (£193 000), prescribió al no haber el demandante entablado acción judicial contra el Fondo de 1971 dentro de los seis años siguientes a la fecha del siniestro.

Antes de que terminase el proceso de limitación, el Fondo de 1971 y el asegurador del propietario del buque resolvieron todas las cuestiones pendientes con respecto a la indemnización pagada por el asegurador que rebasaba la cuantía de limitación aplicable al *Yeo Myung*, el resarcimiento y el reparto de los costes comunes. No obstante, en octubre de 2005, cuando el Tribunal encargado del proceso de limitación distribuyó el fondo de limitación depositado por el propietario del buque/asegurador en marzo de 1996, se concedieron al Fondo de 1971 Won 20,3 millones (£11 600), cifra que representaba aproximadamente el 95% del fondo de limitación. A consecuencia de la decisión del Tribunal, el propietario del buque/asegurador pagó dos veces la cuantía de limitación. Por consiguiente, el Fondo de 1971 reintegró al propietario del buque/asegurador la cuantía que había recibido del Tribunal, menos la cuantía de resarcimiento ya pagada por el Fondo al asegurador, de conformidad con el artículo 5.1 del Convenio del Fondo de 1971.

13.6 KRITI SEA

(Grecia, 9 de agosto de 1996)

El buque tanque griego *Kriti Sea* (62 678 TRB) derramó entre 20 y 50 toneladas de crudos ligeros de Arabia al descargar en un terminal de hidrocarburos en el puerto de Agioi Theodori (Grecia) a unos 40 kilómetros al oeste del Pireo, Grecia. Quedaron embadurnadas de petróleo costas rocosas y tramos de playa, fueron afectadas siete piscifactorías, y los cascos de embarcaciones de recreo y buques de pesca de la zona quedaron manchados de petróleo.

En diciembre de 1996, el propietario del buque estableció un fondo de limitación por una cuantía de Drs 2 241 millones o €6,6 millones (£4,7 millones) mediante una garantía bancaria.

Se ha liquidado la mayoría de las reclamaciones, pero algunas son objeto de procesos judiciales en el Tribunal Supremo de Grecia. La cuantía total de las reclamaciones acordadas y la cuantía reclamada en el Tribunal Supremo está por debajo del nivel en que el Fondo de 1971 tendría que pagar indemnización o compensación. No obstante, como el Fondo es demandado en el proceso en el Tribunal Supremo, los abogados del Fondo asistieron a los juicios en el Tribunal Supremo en noviembre de 2005. Se espera que el Tribunal Supremo dicte su sentencia a principios de 2006.

13.7 NISSOS AMORGOS

(Venezuela, 28 de febrero de 1997)

El siniestro

El buque tanque griego *Nissos Amorgos* (50 563 TRB), que transportaba aproximadamente 75 000 toneladas de petróleo crudo venezolano, encalló al pasar por el Canal de Maracaibo, en el Golfo de Venezuela, el 28 de febrero de 1997. Las autoridades venezolanas han sostenido que la encalladura en efecto ocurrió fuera del propio Canal. Se derramó una cantidad estimada en 3 600 toneladas de petróleo crudo.

El siniestro dio lugar a procesos judiciales en un Tribunal de lo penal en Cabimas, Tribunales de lo civil en Caracas y Maracaibo, el Tribunal de Apelación de lo penal de Maracaibo y el Tribunal Supremo. Varias reclamaciones fueron objeto de transacciones extrajudiciales y se retiraron los procesos judiciales correspondientes.

Procesos penales

Se ha incoado un proceso penal contra el capitán. En su alegato al Tribunal de lo penal, el capitán sostuvo que los daños fueron causados en gran

parte por negligencia imputable a la República de Venezuela.

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

En septiembre de 2000, el Tribunal de Apelación de lo penal decidió no considerar la apelación y ordenar al Tribunal de Cabimas que enviase el expediente al Tribunal Supremo, debido al hecho de que dicho Tribunal Supremo estaba considerando una solicitud de 'avocamiento'[7]. La decisión del Tribunal de Apelación parecía implicar que la sentencia del Tribunal de lo penal de Cabimas era nula y sin valor.

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

En sentencia dictada en febrero de 2005, el Tribunal de Apelación de lo penal halló que se había probado que el capitán había incurrido en responsabilidad penal debido a negligencia que causó daños de contaminación al medio ambiente. El Tribunal decidió, sin embargo, que conforme al derecho procesal venezolano, como habían pasado más de cuatro años y medio después de la fecha del hecho penal, prescribía el proceso penal contra el capitán. En su sentencia, el Tribunal manifestó que esta decisión no prejuzgaba las responsabilidades civiles que pudieran derivarse del hecho penal declarado prescrito en la sentencia.

Reclamaciones de indemnización en los tribunales

Reclamaciones de la República de Venezuela

La República de Venezuela presentó una reclamación por daños al medio ambiente de US$60,3 millones (£35 millones) contra el capitán, el propietario del buque y su asegurador, Assuranceföreningen Gard (Gard Club), en el Tribunal de lo penal de Cabimas. Se notificó la acción penal al Fondo de 1971, que presentó alegatos en el proceso.

La República de Venezuela presentó además una reclamación por daños al medio ambiente de US$60,3 millones (£35 millones) contra el capitán, el propietario del buque y el Gard Club en el Tribunal de lo Civil de Caracas. No se notificó la acción civil al Fondo.

En su sesión de julio de 2003, el Consejo Administrativo del Fondo de 1971 reiteró la postura del Fondo de 1971 de que los elementos de las reclamaciones de la República de Venezuela no estaban relacionados con daños ocasionados por contaminación dentro del alcance del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 y el Convenio del Fondo de 1971, y que por consiguiente estas reclamaciones deberían ser tratadas como no admisibles. En esa misma sesión, el Consejo Administrativo tomó nota de que las dos reclamaciones presentadas por la República de Venezuela estaban duplicadas, ya que estaban basadas en el mismo informe de la universidad y se referían a los mismos conceptos de daños. También se tomó nota de que la Procuraduría General de la República había aceptado esta duplicación en una nota presentada a los abogados del Fondo de 1971 en agosto de 2001.

El artículo 6.1 del Convenio del Fondo de 1971 dispone lo siguiente:

> El derecho a las indemnizaciones señaladas en el artículo 4 ó a las compensaciones señaladas en el artículo 5, caducará a los tres años de producido el daño si con anterioridad no se hubiera iniciado acción judicial en aplicación de dichos artículos, o no se hubiera efectuado la notificación prevista en el artículo 7, párrafo 6. En todo caso, transcurrido un plazo de seis años desde la fecha del siniestro no podrá intentarse ninguna acción judicial.

No se intentaron acciones judiciales por parte de la República de Venezuela en los Tribunales de lo civil y lo penal contra el Fondo de 1971. Por consiguiente, el Fondo no fue demandado en las acciones, y aunque el Fondo intervino en el proceso incoado en el Tribunal de lo penal de Cabimas, las acciones no podían haber dado lugar a una sentencia contra el Fondo. Como se indica arriba, el artículo 6.1 del Convenio del Fondo de

[5] *En virtud del derecho venezolano, en circunstancias excepcionales, el Tribunal Supremo puede asumir jurisdicción, 'avocamiento', y decidir sobre los méritos del caso. Tales circunstancias excepcionales se definen como aquellas que afectan directamente al 'interés público y orden social' o donde sea necesario restablecer el orden en el proceso judicial debido a la gran importancia del caso. Si se concede la solicitud de 'avocamiento', el Tribunal Supremo actuaría en calidad de Tribunal de primera instancia y su sentencia sería definitiva.*

1971 exige que, para impedir que caduque una reclamación respecto al Fondo de 1971, ha de intentarse una acción judicial contra el Fondo dentro de un plazo de seis años desde la fecha del siniestro. Como la República de Venezuela no había intentado acción judicial contra el Fondo de 1971 dentro del plazo de seis años, que había expirado en febrero de 2003, el Consejo Administrativo en su sesión de octubre de 2005, refrendó la opinión del Director de que las reclamaciones de la República habían caducado en lo que concierne al Fondo de 1971.

Reclamaciones de elaboradores de pescado
Tres elaboradores de pescado presentaron reclamaciones por un total de US$30 millones (£17 millones) en el Tribunal Supremo contra el Fondo de 1971 y el Instituto Nacional de Canalizaciones (INC). El Tribunal Supremo actuaría en este caso como Tribunal de primera y última instancia. Las reclamaciones no han sido fundamentadas por documentación de apoyo y por tanto son consideradas inadmisibles por el Fondo de 1971.

En agosto de 2003, el Fondo de 1971 presentó alegatos al Tribunal Supremo argumentando que, como los demandantes habían presentado y luego renunciado a reclamaciones en el Tribunal de lo penal de Cabimas y el Tribunal de lo civil de Caracas contra el capitán, el propietario del buque y el Gard Club por los mismos daños, habían renunciado implícitamente a toda reclamación contra el Fondo de 1971. El Fondo argumentó además que, no sólo los demandantes no habían demostrado el alcance de sus pérdidas, sino que las pruebas que habían presentado indicaban que la causa de toda pérdida no estaba relacionada con la contaminación. No ha habido novedades respecto a estas reclamaciones.

En sentencia dictada en julio de 2005, el Tribunal Supremo decidió aceptar la retirada de las reclamaciones de un grupo de 11 elaboradores de pescado y marisco y del sindicato de pescadores FETRAPESCA, tras el acuerdo transaccional alcanzado por seis elaboradores de camarones y dos mil pescadores con el Fondo de 1971 en diciembre de 2000. En su sentencia, el Tribunal Supremo rechazó además la solicitud de 'avocamiento'.

Reclamaciones acordadas

En el cuadro al pie de página se indican las reclamaciones que fueron objeto de transacciones extrajudiciales:

Inmediatamente después del siniestro, el *Nissos Amorgos* fue detenido en virtud de una orden dictada por el Tribunal de lo penal de Cabimas. El propietario del buque facilitó una garantía al Tribunal de Cabimas por Bs3 473 millones (£780 000), siendo ésta la cuantía de limitación aplicable al *Nissos Amorgos* conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1969. El Tribunal de Cabimas ordenó la liberación del buque en junio de 1997.

El Tribunal decidió además que la cuantía máxima pagadera conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 y al Convenio del Fondo de 1971, a saber 60 millones de DEG, correspondía a Bs 39 738 millones o US$83 221 800 (£48 millones).

Demandante	Categoría	Cuantía acordada Bs	Cuantía acordada US$
Petróleos de Venezuela S.A. (PDVSA)	Limpieza		8 364 223
ICLAM[8]	Medidas preventivas	61 075 468	
Pescadores y elaboradores de camarones	Lucro cesante		16 033 389
Otras reclamaciones[9]	Daños materiales y lucro cesante	289 000 000	
Total		**Bs350 075 468 (£78 000)**	**US$24 397 612 (£14,2 millones)**

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

[9] *Pagada íntegramente por el asegurador del propietario del buque, a excepción de la reclamación de Corpozulia, una autoridad de turismo de la República de Venezuela.*

Nivel de pagos

En vista de la incertidumbre acerca de la cuantía total de las reclamaciones surgidas de este siniestro, el Comité Ejecutivo y después el Consejo Administrativo decidieron que los pagos se limitasen al 25% de la pérdida o daños efectivamente sufridos por cada demandante. En julio de 2003, el Consejo Administrativo decidió elevar el nivel de pagos del Fondo de 1971 del 40% al 65%, ya que las reclamaciones de la República de Venezuela estaban duplicadas.

En la sesión de mayo de 2004 del Consejo, la delegación venezolana manifestó que la República de Venezuela había propuesto que toda reclamación de la República fuese tramitada después de que las víctimas hubiesen sido indemnizadas íntegramente, de manera que las reclamaciones pendientes y acordadas contra el Fondo fuesen indemnizadas para beneficio de las víctimas, y que la República se pondría 'al final de la cola' y con sujeción a la cuantía disponible para la indemnización por el Fondo. El Consejo tomó nota de que el Viceministro de Relaciones Exteriores, en una carta al Director, había afirmado que la República de Venezuela aceptaba que las reclamaciones de la misma fuesen tramitadas después de que el Fondo hubiese pagado indemnización íntegra a los demandantes ya reconocidos por este y los que serían reconocidos legalmente por una sentencia judicial definitiva, dentro de la cuantía máxima disponible establecida por los Convenios.

El Consejo encargó al Director que procurara la garantía necesaria de la República de Venezuela en cuanto a si su interpretación de la expresión 'ponerse al final de la cola' coincidía con la suya (es decir que el Gobierno se comprometía a no procurar o tratar de conseguir el pago de sus reclamaciones de indemnización en virtud de los Convenios, o en virtud de su legislación nacional que da cumplimiento a los mismos, hasta que todas las demás reclamaciones admisibles hayan sido pagadas íntegramente, ya sea en la cuantía acordada en acuerdo extrajudicial o la decidida por un tribunal competente en sentencia definitiva). El Consejo autorizó al Director a incrementar el nivel de pagos al 100% de las reclamaciones reconocidas, cuando hubiera recibido la garantía necesaria.

Una carta del Ministro de Relaciones Exteriores de Venezuela recibida en agosto de 2004 daba, en opinión del Director, la garantía necesaria de que la República estaba de acuerdo con su interpretación de dicha noción. Por consiguiente, el Director decidió incrementar el nivel de pagos hasta el 100%, y a consecuencia de ello todas las reclamaciones acordadas han sido pagadas íntegramente.

Posible acción de recurso contra el Instituto Nacional de Canalizaciones

En mayo de 2004, el Consejo Administrativo consideró la cuestión de si el Fondo de 1971 debía entablar acción de recurso contra el Instituto Nacional de Canalizaciones (INC), organismo responsable del mantenimiento del canal de navegación del Lago de Maracaibo. El Consejo decidió que el Fondo de 1971 aplazara el adoptar una postura sobre si el Fondo debía entablar acción de recurso contra el INC.

A una acción de recurso del Fondo de 1971 contra el INC se le aplica un plazo de prescripción de 10 años. Tal acción caducaría por tanto el 28 de febrero de 2007.

En la sesión de octubre de 2005 del Consejo Administrativo del Fondo de 1971, la delegación de Venezuela reconoció que la mayoría de las reclamaciones pendientes que resultaron del siniestro del *Nissos Amorgos* habían caducado y pidió al Consejo Administrativo que autorizase al Director a dirigirse al Gard Club y al Fiscal General y la Procuraduría General de la República de Venezuela para facilitar la resolución de las cuestiones pendientes que resultaron de este siniestro. Dicha delegación señaló que una resolución del resto de las cuestiones pendientes contribuiría a la disolución del Fondo de 1971.

El Consejo Administrativo invitó al Director a dirigirse al Gard Club y al Fiscal General y la Procuraduría General de la República de Venezuela con el fin de prestarles asistencia en la resolución de las cuestiones pendientes.

13.8 PLATE PRINCESS

(Venezuela, 27 de mayo de 1997)

El siniestro

El buque tanque de Malta *Plate Princess* (30 423 TRB) estaba atracado en una terminal de hidrocarburos de Puerto Miranda en el Lago de Maracaibo (Venezuela). Según informes, cuando el buque cargaba 44 250 toneladas de petróleo crudo de Lagotreco, se derramaron unas 3,2 toneladas.

El capitán del *Plate Princess* informó que creía que los acoplamientos de los conductos de lastre del buque podían haberse aflojado durante el mal tiempo experimentado en la travesía hasta Puerto Miranda. El capitán sospechaba que, como los conductos de lastre atraviesan los tanques en los que se cargaba el crudo, se filtró petróleo de dichos tanques a los conductos de lastre durante el deslastre, derramándose en el Lago de Maracaibo.

Un experto contratado por el Fondo del 1971 y el asegurador del propietario del buque se personó en el lugar del siniestro el 7 de junio de 1997 y comunicó que no había indicios de contaminación por hidrocarburos en las inmediaciones del puesto de atraque del *Plate Princess* en el momento del derrame, ni en los cercanos pantalanes de puesta a flote y de remolcadores. Se informó al experto que se observó que el petróleo iba a la deriva hacia el noroeste, en la dirección de un pequeño manglar aproximadamente a un kilómetro de distancia. Se observó que llegaba petróleo a la orilla en una zona deshabitada. No se sabe que hayan quedado contaminados o afectados por el petróleo pesquerías u otros recursos económicos.

La cuantía de limitación aplicable al *Plate Princess* conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 se estima en 3,6 millones de DEG (£3 millones).

En junio de 1997, el Comité Ejecutivo consideró que, si se confirmase que el petróleo derramado fuese el mismo crudo de Lagotreco que se cargaba en el *Plate Princess*, entonces parecería que los hidrocarburos que escaparon por vía de un acoplamiento defectuoso en los conductos de lastre habían sido primero cargados en los tanques de carga. El Comité adoptó la opinión de que el siniestro entraría, por consiguiente, dentro del ámbito de los Convenios, ya que los hidrocarburos fueron transportados a bordo como carga.

Procesos judiciales

Inmediatamente después del siniestro el Tribunal de lo penal de primera instancia de Cabimas comenzó una investigación sobre la causa del siniestro. El Tribunal decidió que se incoara un proceso penal contra el capitán del *Plate Princess.*

Un sindicato de pescadores (FETRAPESCA) presentó una súplica al Tribunal de lo penal contra el capitán del *Plate Princess* en nombre de 1 692 propietarios de embarcaciones de pesca, reclamando una suma estimada en US$10 060 por barco (£5 900), a saber un total de US$17 millones (£10 millones). La reclamación era por supuestos daños a embarcaciones y redes de pesca y por lucro cesante. FETRAPESCA presentó también una reclamación por lucro cesante de los pescadores contra el propietario del buque y el capitán del *Plate Princess* ante el Tribunal de lo civil de Caracas por una cuantía estimada en US$10 millones (£6 millones).

Un sindicato local de pescadores ha presentado también una reclamación en el Tribunal de lo civil de Caracas contra el propietario del buque y el capitán del *Plate Princess* por una cuantía estimada en US$20 millones (£12 millones).

En cuanto a las disposiciones del Convenio del Fondo de 1971 relativas a la prescripción, se hace referencia a la página 57 relativa al siniestro del *Nissos Amorgos*.

No se notificó al Fondo de 1971 ninguna de las acciones judiciales. Por consiguiente, las reclamaciones contra el Fondo de 1971 prescribieron el 27 de mayo de 2000 o poco después.

En la sesión de octubre de 2005 del Consejo Administrativo del Fondo de 1971, la delegación de Venezuela manifestó que, aunque se había supuesto que las reclamaciones derivadas de este siniestro habían caducado, sus asesores jurídicos opinaban que no era así en virtud del artículo 7.6 del Convenio del Fondo de 1971. La delegación de Venezuela hizo referencia a una reciente decisión del Tribunal Supremo de Venezuela respecto a este siniestro y manifestó que deseaba incluir el siniestro del *Plate Princess* en el orden

del día de la próxima sesión del Consejo Administrativo del Fondo de 1971.

El Director manifestó que, aunque no había visto la decisión del Tribunal Supremo, no se había notificado al Fondo de 1971 ninguna acción, de conformidad con el artículo 7.6, contra el propietario del buque y/o el asegurador dentro de los tres años siguientes a la fecha de los daños, ni se había incoado una acción judicial contra el Fondo de 1971 dentro de los seis años siguientes a la fecha del siniestro. En su opinión, las reclamaciones derivadas de este siniestro habían, por tanto, caducado de conformidad con el artículo 6 del Convenio del Fondo de 1971.

El Fondo de 1971 está examinando la situación respecto al siniestro.

13.9 KATJA

(Francia, 7 de agosto de 1997)

El siniestro

El buque tanque *Katja* matriculado en Bahamas (52 079 TRB) chocó con un muelle al maniobrar hacia un puesto de atraque en el puerto de El Havre (Francia), a consecuencia de lo cual se derramaron 190 toneladas de fueloil pesado de un tanque de combustible. Quedaron afectadas las playas tanto al norte como al sur de El Havre, y fueron contaminados aproximadamente 15 kilómetros de muelle y otras estructuras dentro del puerto. Los hidrocarburos penetraron también en un puerto deportivo a la entrada del puerto, y numerosas embarcaciones de recreo quedaron contaminadas.

La cuantía de limitación aplicable al *Katja* de conformidad con el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 se calcula en €7,3 millones (£5 millones).

Reclamaciones de indemnización

Una reclamación presentada por el Gobierno francés por costes de limpieza fue liquidada en julio de 2000 en €207 000 (£140 000). Otras reclamaciones relativas a limpieza, daños materiales y pérdida de ingresos en el sector de la pesca fueron liquidadas en un total de €2,3 millones (£1,6 millones).

Se han entablado acciones judiciales contra el propietario del buque, su asegurador de la responsabilidad y el Fondo de 1971 relativas a reclamaciones por el coste de las operaciones de limpieza contraído por las autoridades regionales y locales, daños materiales y pérdida de ingresos en el sector de la pesca por un total de €1,4 millones (£960 000).

Solamente quedan pendientes en los tribunales tres reclamaciones por un total de €976 000 (£670 000), la mayor de las cuales es una reclamación del Puerto Autónomo de El Havre (PAH) por €915 000 (£630 000) respecto a costes de limpieza.

Es prácticamente seguro que todas las reclamaciones serán liquidadas en una cuantía inferior a la cuantía de limitación aplicable al *Katja* conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 y que el Fondo de 1971 no tendrá que efectuar pagos respecto a este siniestro.

El propietario del buque y su asegurador entablaron proceso contra el PAH. Los fundamentos de la acción judicial eran que a) el puerto había enviado el *Katja* a un puesto de atraque inadecuado y con ello había sido total o parcialmente responsable del siniestro, y b) la insuficiente respuesta anticontaminación del puerto ante el siniestro había aumentado el alcance de los daños ocasionados por contaminación. Como no es probable que el Fondo de 1971 tenga que efectuar pagos respecto a este siniestro, dicho Fondo no ha intervenido en este proceso.

La audiencia de la acción judicial con relación a la reclamación del PAH y la acción contra el PAH tendrá lugar a principios de 2006.

13.10 EVOIKOS

(Singapur, 15 de octubre de 1997)

El siniestro

El buque tanque chipriota *Evoikos* (80 823 TRB) abordó al buque tanque tailandés *Orapin Global* (138 037 TRB) al pasar por el Estrecho de Singapur. El *Evoikos*, que transportaba aproximadamente 130 000 toneladas de fuel oil pesado, sufrió averías en tres tanques de carga, y posteriormente se derramó una cantidad estimada en 29 000 toneladas de su carga. El *Orapin Global*, que estaba en lastre, no derramó hidrocarburos.

Los hidrocarburos derramados afectaron al principio a las aguas y algunas islas del sur de Singapur, pero posteriormente manchas de hidrocarburos fueron a la deriva en aguas malasias e indonesias del Estrecho de Malaca. En diciembre de 1997, llegaron a la orilla hidrocarburos en lugares situados a lo largo de 40 kilómetros de la costa malasia en la Provincia de Selangor.

En el momento del siniestro, Singapur era Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969, pero no en el Convenio del Fondo de 1971 ni en los Convenios de 1992, mientras que Malasia e Indonesia eran Partes en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 y el Convenio del Fondo de 1971.

Reclamaciones de indemnización

Todas las reclamaciones admisibles de indemnización conocidas en Malasia, Singapur e Indonesia han sido liquidadas por el propietario del buque.

En el proceso de limitación comenzado por el propietario del buque en Singapur, el Tribunal determinó la cuantía de limitación aplicable al *Evoikos* en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 en 8 846 942 DEG (£7,4 millones).

La cuantía de indemnización total pagada por el propietario del buque es muy inferior al nivel en que el Fondo de 1971 efectuaría pagos de indemnización o resarcimiento.

Sin embargo, el asegurador del propietario del buque comenzó procesos judiciales contra el Fondo de 1971 en Londres, Indonesia y Malasia para proteger sus derechos contra el Fondo. El Tribunal indonesio, a petición del asegurador y del Fondo, interrumpió la acción judicial en Indonesia. Las acciones en Londres y en Malasia fueron suspendidas por consentimiento mutuo. Aunque quedan prescritas todas las reclamaciones futuras en virtud de los Convenios, el asegurador ha informado al Fondo que no está dispuesto a desistir de sus acciones contra el Fondo en Malasia y Londres hasta que haya tenido la oportunidad de determinar que no quedan reclamaciones pendientes contra el propietario del buque que pudieran culminar en que el Fondo tuviera que pagar indemnización o resarcimiento. El Director ha mantenido conversaciones con el asegurador del propietario del buque con miras a resolver las cuestiones pendientes.

13.11 PONTOON 300

(Emiratos Árabes Unidos, 7 de enero de 1998)

El siniestro

La gabarra *Pontoon 300* (4 233 TRB) de San Vicente y las Granadinas, que era remolcada por el remolcador *Falcon 1*, se hundió a una profundidad de 21 metros frente a Hamriyah, en Sharjah (Emiratos Árabes Unidos, EAU). Se derramaron unas 8 000 toneladas de fuel oil intermedio, que se extendieron a lo largo de 40 kilómetros de litoral y afectaron a cuatro emiratos. El más afectado fue el emirato de Umm Al Quwain.

El *Pontoon 300*, que era propiedad de una empresa de Liberia, no estaba amparado por ningún seguro de responsabilidad de contaminación por hidrocarburos. El remolcador Falcon 1 estaba matriculado en Abu Dhabi y era propiedad de un ciudadano de ese emirato.

Reclamaciones de indemnización

Reclamaciones liquidadas

Las reclamaciones por un total de Dhr 7,4 millones (£1,1 millones) respecto a operaciones de limpieza y medidas preventivas se han liquidado por un total de Dhr 6,3 millones (£958 000). El Fondo de 1971 ha abonado un total de Dhr 4,8 millones (£817 000), correspondientes al 75% de las cuantías de liquidación.

Reclamaciones pendientes

El municipio de Umm Al Quwain presentó reclamaciones contra el Fondo de 1971 por un total de Dhr 199 millones (£32 millones) en nombre de pescadores, propietarios de hoteles turísticos, dueños de propiedades privadas, un Centro de Investigación de Recursos Marinos (MRRC) y el propio municipio (véase cuadro en la página 63). Se facilitó poca o ninguna documentación en apoyo de las reclamaciones, y las cuantías involucradas parecían estar basadas en estimaciones. La principal reclamación presentada por el municipio fue por daños al medio ambiente con relación a supuestas pérdidas de existencias de peces y otros recursos marinos, incluidos los manglares. El cálculo de los daños parecía estar basado en modelos teóricos.

El Fondo de 1971, informó al municipio de Umm Al Quwain que las reclamaciones con respecto a daños materiales y pérdidas económicas

efectivamente sufridas eran admisibles en principio, pero que se requería considerable documentación de apoyo antes de que el Fondo pudiese evaluar las reclamaciones. Este Fondo señaló también que las reclamaciones por daños al medio ambiente basadas en modelos teóricos no eran admisibles.

Acciones judiciales

En septiembre de 2000, el municipio de Umm Al Quwain interpuso acción judicial contra el propietario del remolcador y el propietario de la carga a bordo del *Pontoon 300* ante el Tribunal de Umm Al Quwain respecto a sus reclamaciones. El Fondo de 1971 no fue citado como demandado en el proceso, ni se le notificaron formalmente las actuaciones. Con todo, los demandantes pidieron que el Tribunal notificase la acción al Fondo de 1971 mediante los canales diplomáticos conforme al artículo 7.6 del Convenio del Fondo de 1971 y a través del Ministerio de Justicia conforme a la ley de enjuiciamiento civil de los Emiratos Árabes Unidos.

Las reclamaciones contra el Fondo de 1971 prescribieron el 8 de enero de 2001 o en torno a esa fecha, dado que el municipio de Umm Al Quwain no había tomado las medidas estipuladas en el Convenio del Fondo de 1971 para impedir que prescribieran las reclamaciones. Durante el proceso, el Fondo de 1971 sostuvo, por tanto, que las reclamaciones presentadas por el municipio habían prescrito.

En diciembre de 2000, el Ministerio de Agricultura y Pesca de Umm Al Quwain se unió a la actuación judicial del municipio de Umm Al Quwain como codemandante, reclamando Dhr 6,4 millones (£1 millón) correspondientes a la reclamación del MRRC incluida en la reclamación del municipio. No obstante, el Ministerio también se unió al Fondo de 1971 como codemandado en su actuación. Aunque dicha actuación no se había notificado al Fondo de 1971, el Consejo Administrativo decidió que esta reclamación no había prescrito, puesto que se había traído al Fondo como demandado en la actuación antes de expirar el plazo de prescripción de tres años.

En diciembre de 2001, el Tribunal de Umm Al Quwain dictó sentencia preliminar en la que decidió remitir la cuestión a un grupo de expertos con experiencia en contaminación por hidrocarburos y el medio ambiente, que sería designado por el Ministerio de Justicia de los EAU. El Tribunal decidió además combinar todos los alegatos relativos a cuestiones de jurisdicción y prescripción, y revisarlos una vez que los expertos hubiesen presentado su informe.

Los expertos presentaron su informe al Tribunal de primera instancia de Umm Al Quwain en febrero de 2003. Las reclamaciones pendientes y la evaluación de las reclamaciones por los expertos del Tribunal se resumen en el siguiente cuadro:

Reclamación	Cuantía reclamada (Dhr)	Cuantía evaluada (Dhr)
Pesca		
- Pérdida de ingresos	10 008 840	1 137 048
- Daños materiales	306 593	123 429
Turismo	765 389	122 570
Daños materiales	7 000 000	0
Centro de Investigación de Recursos Marinos	6 352 660	335 000
Daños al medio ambiente		
- Organismos marinos	130 294 415	0
- Manglares	24 280 000	1 500 000
Operaciones de limpieza	19 744 600	0
Total	**Dhr 198 752 497 (£32 millones)**	**Dhr 3 218 047 (£510 000)**

El Fondo de 1971 presentó al Tribunal sus observaciones sobre el informe de los expertos indicando que, independientemente de la postura del Fondo según la cual las reclamaciones habían prescrito, las evaluaciones de las reclamaciones por el grupo de expertos eran conformes en general a los criterios aplicados por el Fondo de 1971, con respecto a la admisibilidad de las reclamaciones de indemnización.

El municipio de Umm Al Quwain y el Ministerio de Agricultura y Pesca opusieron objeciones a las evaluaciones de sus pérdidas por los expertos y pidieron al Tribunal que remitiese la cuestión de vuelta a los expertos encargándoles evaluar de nuevo las reclamaciones a la luz de sus observaciones.

El propietario del remolcador *Falcon 1* presentó alegatos en los que afirmaba que los expertos no habían evaluado las reclamaciones de manera objetiva. Manifestó que el informe se había publicado en contravención del derecho y de la jurisprudencia del país y que contenía contradicciones con respecto a los hechos y las conclusiones. Señaló además que el informe era erróneo e incompleto y solicitó al Tribunal que hiciera caso omiso del informe en su totalidad.En octubre de 2003, el Tribunal decidió remitir la cuestión de vuelta a los expertos para que respondiesen a las objeciones planteadas por las diversas partes.

El Fondo se reunió varias veces con los expertos y las demás partes a fin de llegar a un acuerdo sobre la cuantificación de las pérdidas, sin perjuicio de la cuestión de prescripción respecto a las reclamaciones presentadas por el municipio de Umm Al Quwain. Como resultado de estas reuniones, se llegó a un acuerdo de principio sobre la reclamación del Ministerio de Agricultura y Pesca respecto al MRRC de Dhr 1,6 millones (£250 000) que no está sujeto a prescripción. Sin embargo, esta reclamación no ha sido pagada, en espera de la aclaración sobre el beneficiario de la cuantía acordada. En lo que a las reclamaciones del municipio se refiere, no se ha logrado ningún acuerdo sobre la cuantificación.

En un juicio celebrado en diciembre de 2004, el propietario del remolcador *Falcon 1* presentó un memorando a fin de que se modificara el informe de los expertos del Tribunal. En una audiencia posterior, el propietario del remolcador *Falcon 1* solicitó al Tribunal que incluyera a otros demandantes adicionales en el proceso. El municipio y el Fondo solicitaron al Tribunal que desestimase estas solicitudes declarando que no tenían fundamento y que eran formuladas para prorrogar el proceso innecesariamente. Se suspendió el proceso en espera de recibir la respuesta de los expertos a los reparos suscitados por las diversas partes.

Nivel de pagos del Fondo de 1971

La cuantía máxima de indemnización disponible conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 y el Convenio del Fondo de 1971 es de 60 millones de DEG (£50 millones).

En abril de 1998, el Comité Ejecutivo decidió que, en vista de la incertidumbre respecto a la cuantía total de las reclamaciones de indemnización, los pagos del Fondo de 1971 debían limitarse al 75% de la pérdida o daños efectivamente sufridos por cada demandante. Debido a la incertidumbre sobre las cuantías totales que serían adjudicadas por los tribunales en relación con las acciones judiciales en los EAU, el Consejo Administrativo decidió en varias sesiones, siendo la más reciente en octubre de 2004, mantener el nivel de pagos del Fondo en el 75% del total de la pérdida o daños sufridos por cada demandante.

Acción penal

En noviembre de 1999, un Tribunal de lo penal de primera instancia declaró al capitán del remolcador *Falcon 1*, al supuesto propietario de la carga, al director gerente del propietario del remolcador y al director gerente del supuesto propietario de la carga culpables de uso indebido de la gabarra *Pontoon 300*, que no había estado en condiciones navegables y, por tanto, estaba en contravención de las leyes de los Emiratos Árabes Unidos, y de ocasionar perjuicios a las personas y al medio ambiente por el uso de la gabarra innavegable. El capitán del remolcador *Falcon 1*, el propietario del remolcador y su gerente general apelaron contra la sentencia, pero el supuesto propietario de la carga y su gerente general no lo hicieron.

En febrero de 2000, el Tribunal de Apelación de lo penal halló no culpables al propietario del remolcador y a su gerente general. Este Tribunal confirmó el veredicto de culpabilidad contra el

capitán del remolcador *Falcon 1*, el supuesto propietario de la carga y su gerente general. El capitán del remolcador *Falcon 1* interpuso recurso de apelación en el Tribunal Federal de Casación, que devolvió la causa al Tribunal de Apelación para examinar las cuestiones de la navegabilidad del *Pontoon 300* y la defensa del capitán según la cual el siniestro era resultado de 'fuerza mayor'.

En mayo de 2004, el Tribunal de Apelación de lo penal reabrió el proceso a petición del capitán del remolcador *Falcon 1*. En marzo de 2005 el Tribunal desestimó la apelación presentada por el capitán y sentenció a éste a un año de prisión.

Acción judicial del Fondo de 1971 contra el propietario del remolcador *Falcon 1*

En enero de 2000, el Fondo de 1971 inició una acción judicial contra el propietario del remolcador *Falcon 1* sosteniendo que, como el hundimiento del *Pontoon 300* había ocurrido debido a la innavegabilidad de la nave y a la negligencia del capitán y el propietario del *Falcon 1* durante el remolque, el propietario del remolcador era responsable por los daños consiguientes. El Fondo reclamó Dhr 4,5 millones (£710 000), correspondientes a la parte principal de la indemnización que había pagado por operaciones de limpieza y medidas preventivas.

En diciembre de 2000, el Tribunal de Dubai dictó una sentencia en la que rechazaba la reclamación del Fondo de 1971 contra el propietario del remolcador *Falcon 1*, pero ordenaba al propietario de la carga a bordo del *Pontoon 300* que pagase al Fondo Dhr 4,5 millones (£710 000). La base del rechazo de la reclamación contra el propietario del *Falcon 1* se basaba en que, según las condiciones de la póliza de fletamento, el capitán del remolcador estaba bajo la autoridad del fletador.

El Fondo de 1971 apeló contra la sentencia. En el proceso de apelación el Fondo modificó la cuantía reclamada a Dhr 4,7 millones (£740 000) para reflejar los importes que realmente había pagado el Fondo.

En febrero de 2002, el Tribunal de Apelación de Dubai confirmó la sentencia del Tribunal de primera instancia contra las mismas partes, pero con una modificación de la sentencia en el sentido de que la cuantía pagadera por el propietario de la carga a bordo del *Pontoon 300* ascendía a Dhr 4,7 millones (£740 000) sobre la base de la reclamación revisada del Fondo.

El Fondo de 1971 apeló al Tribunal de Casación de Dubai contra la sentencia del Tribunal de Apelación fundándose en que, conforme al derecho marítimo de los EAU, aunque el propietario de la carga hubiera fletado el remolcador, la gestión de éste permanecía bajo la autoridad del propietario del remolcador, a menos que la póliza de fletamento especificase otra cosa. El Fondo sostuvo además que la fotocopia de la póliza de fletamento presentada por el propietario del remolcador no era prueba suficiente para apoyar un supuesto acuerdo de fletamento entre el propietario del remolcador y el propietario de la carga.

En sus alegatos ante el Tribunal de Casación, el propietario del remolcador sostuvo que la póliza de fletamento original había sido presentada en el proceso penal, por lo que él sólo había podido presentar una fotocopia de la misma en relación con la acción de recurso. Sostuvo además que, como el Tribunal de lo penal había aceptado la validez de la póliza de fletamento original, debía considerarse válida para los fines de la acción de recurso.

En octubre de 2002, el Tribunal de Casación estimó el recurso del Fondo y remitió el asunto de vuelta al Tribunal de Apelación de Dubai para que lo reconsiderase. Ambas partes presentaron nuevos alegatos en diciembre de 2002.

En abril de 2004, el Tribunal de Apelación dictó sentencia a favor del Fondo de 1971. El Tribunal sostuvo que tanto el fletador como el propietario del *Falcon 1* eran responsables mancomunada y solidariamente de pagar al Fondo una cuantía de Dhr 3,5 millones (£550 000).

El Fondo de 1971 apeló al Tribunal de Casación contra esta sentencia sobre la cuestión de la cuantificación. El propietario del *Falcon 1* apeló contra la sentencia por razones de procedimiento, incluido, entre otros, que la causa civil tendría que haberse suspendido en espera de la sentencia definitiva del proceso penal relativo al siniestro.

El Tribunal de Casación de Dubai no ha fijado fecha para escuchar las apelaciones.

13.12 AL JAZIAH 1

(Emiratos Árabes Unidos, 24 de enero de 2000)

El siniestro

El buque tanque *Al Jaziah 1* (de 681 TRB, según informes), cargado de fuel oil, se hundió a una profundidad aproximada de 10 metros a cinco millas al nordeste del puerto de Mina Zayed, Abu Dhabi (Emiratos Árabes Unidos, EAU). Se calculó que aproximadamente entre 100 y 200 toneladas de carga escaparon del buque hundido. Los hidrocarburos fueron a la deriva bajo la influencia de fuertes vientos hacia las orillas cercanas, contaminando varias islas pequeñas y bancos de arena. También quedaron contaminados algunos manglares. El buque hundido fue puesto a flote por los salvadores y llevado al puerto franco de Abu Dhabi.

El buque no estaba inscrito en ninguna sociedad de clasificación y no tenía seguro de responsabilidad.

Aplicación de los Convenios y distribución de responsabilidades entre el Fondo de 1971 y el de 1992

El Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 y el Consejo Administrativo del Fondo de 1971 decidieron que, como los Emiratos Árabes Unidos eran Parte en los Convenios tanto de 1969/1971 como de 1992 en el momento del siniestro del *Al Jaziah 1*, ambas series de Convenios eran de aplicación al siniestro y que las responsabilidades se distribuyesen a medias entre el Fondo de 1971 y el Fondo de 1992.

Reclamaciones de indemnización

Se presentaron reclamaciones en distintas monedas por un total de £1,4 millones respecto a los costes de operaciones de limpieza y medidas preventivas. Los Fondos liquidaron y pagaron estas reclamaciones en £1 millón.

Procedimientos penales

El Fiscal de Abu Dhabi inició un procedimiento penal contra el capitán del *Al Jaziah 1*. En una declaración formulada al Fiscal, el capitán había manifestado que la nave estaba proyectada para el transporte de agua y se encontraba en condiciones peligrosas y en mal estado de mantenimiento.

El Tribunal consideró, entre otras cosas, que el buque había causado daños al medio ambiente y que no cumplía los requisitos básicos de seguridad, no era apto para la navegación, tenía muchas perforaciones en el fondo y no contaba con la autorización del Ministerio de Comunicaciones de los EAU para transportar hidrocarburos. El Tribunal dictaminó que el hundimiento del buque se debió a estas deficiencias.

Se multó al capitán con Dhr 5 000 (£800) por daños causados al medio ambiente.

Acciones de recurso

Los órganos rectores de los Fondos de 1971 y 1992 decidieron que los Fondos deberían incoar acción de recurso contra el propietario del *Al Jaziah 1*.

En enero de 2003, los Fondos entablaron acción judicial en el Tribunal de primera instancia de Abu Dhabi contra la empresa propietaria del buque y su único propietario, solicitando que los demandados pagasen Dhr 6,4 millones (£1 millón) a los Fondos, distribuyéndose la suma a medias entre el Fondo de 1971 y el Fondo de 1992.

En mayo de 2003, los demandados presentaron alegatos en los que argumentaban que los Fondos no habían presentado pruebas admisibles respecto al siniestro, o pormenores de las supuestas pérdidas sufridas por las partes, y que la subrogación de los derechos de los demandantes no se había hecho correctamente conforme al derecho de los EAU. Además sostenían que las personas que se suponía habían sufrido pérdidas no habían ejercido su derecho a reclamar contra el propietario del buque en virtud de los Convenios de Responsabilidad Civil. Se argumentó que, en virtud de los artículos 2, 4.1 y 5 de los Convenios de los Fondos, éstos sólo debían pagar indemnización si las personas que sufrieron daños de contaminación no hubieran podido obtener resarcimiento del propietario del buque en virtud de los Convenios de Responsabilidad Civil.

Los Fondos presentaron nuevos alegatos argumentando que el propietario del buque no había establecido un fondo de limitación conforme a los Convenios de Responsabilidad Civil de 1969 y de 1992, y que, al no haber indicio de que el propietario del buque tuviera intención de pagar indemnización, los Fondos habían decidido pagar indemnización a aquellos que habían sufrido daños por contaminación. Los

Fondos argumentaron además que la subrogación de los derechos de los demandantes se basaba en el artículo 9 de los Convenios de los Fondos y no en la legislación de los EAU, que exigía una solución judicial para que una parte adquiera derechos subrogados a fin de poder iniciar un procedimiento contra un tercero. Los Fondos presentaron asimismo al Tribunal nuevas pruebas en relación con el siniestro y las pérdidas ocasionadas, incluidos documentos expedidos por diversas autoridades gubernamentales.

En noviembre de 2003, el Tribunal de primera instancia de Abu Dhabi nombró a un experto para que investigara la naturaleza del siniestro y los pagos efectuados por los Fondos de 1971 y de 1992. Los Fondos se reunieron con el experto en dos ocasiones y facilitaron la información complementaria solicitada por el experto.

En agosto de 2005, el experto informó al Tribunal que no podía ultimar su informe debido a otros compromisos y el Tribunal nombró un nuevo experto con el mismo mandato. Los Fondos se reunieron con el experto en octubre de 2005 y le facilitaron información complementaria. Se espera que este experto presente su informe al Tribunal a principios de 2006.

13.13 ALAMBRA

(Estonia, 17 de septiembre de 2000)

El siniestro

El buque tanque *Alambra* (75 366 TRB), matriculado en Malta, estaba cargando una carga de fueloil pesado en el puerto de Muuga, Tallinn (Estonia) cuando se escapó una cantidad supuesta de 300 toneladas por una fisura en el forro del fondo del buque. El *Alambra* fue retenido por las autoridades estonias en espera de una decisión de la Autoridad Portuaria de Tallinn para permitir extraer las 80 000 toneladas de carga restantes a bordo. La transferencia de la carga fue finalmente emprendida en febrero de 2001 y, en mayo de 2001, el buque abandonó por fin Estonia para su desguace.

Limitación de la responsabilidad

La cuantía de limitación aplicable al *Alambra* en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 se estima en 7,6 millones de DEG (£6,3 millones).

Reclamaciones de indemnización

El propietario del buque y su asegurador, la London Steam-Ship Owners Mutual Insurance Association Ltd. (London Club), han acordado reclamaciones por costes de limpieza por un total de US$620 000 (£360 000). El Tribunal de primera instancia de Estonia aprobó este acuerdo en marzo de 2004, y se puso fin a todas las acciones judiciales contra el propietario del buque y el Club en relación con las reclamaciones con respecto a la limpieza.

Una reclamación por el Estado estonio de EEK 45,1 millones (£2 millones), que había revestido el carácter de multa o cargo, fue acordada por el propietario del buque y el London Club en US$655 000 (£380 000). El Tribunal aprobó este acuerdo en marzo de 2004, y se puso fin al proceso contra el propietario del buque y el Club en relación con esta reclamación.

Se ha presentado una reclamación de US$100 000 (£58 000) al propietario del buque y el London Club por parte del fletador de un navío que se dice haber sido retrasado mientras se emprendían las operaciones de limpieza.

El propietario del puesto de atraque en el puerto de Muuga, en el que el *Alambra* estaba cargando la carga en el momento del siniestro, y una empresa contratada por el propietario del puesto de atraque para efectuar actividades de carga de hidrocarburos en su nombre, han presentado reclamaciones al propietario del buque y el London Club por EEK 29,1 millones (£1,3 millones) y EEK 9,7 millones (£425 000) respectivamente por pérdida de ingresos debido a la indisponibilidad del puesto de atraque mientras se emprendían las operaciones de limpieza. Estas reclamaciones están pendientes en el Tribunal de primera instancia.

Acciones judiciales

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

En el contexto de estas acciones judiciales, se ha planteado la cuestión de si el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 y el Convenio del Fondo de 1971 han sido correctamente implementados en el derecho nacional estonio.

Cuestión constitucional

El 1 de diciembre de 1992, Estonia depositó sus instrumentos de ratificación del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 y del Convenio del Fondo de 1971 en poder de la Organización Marítima Internacional. A consecuencia de ello, los Convenios entraron en vigor para Estonia el 1 de marzo de 1993. Sin embargo, los abogados que actúan en nombre del propietario del buque y el London Club, así como los abogados estonios que actúan en nombre del Fondo de 1971, han llamado la atención de sus clientes sobre el hecho de que, en su opinión, según la Constitución de Estonia, la ratificación de los Convenios no debía haber tenido lugar antes de que el Parlamento de Estonia hubiera dado su aprobación y adoptado las enmiendas necesarias a la legislación nacional. Los Convenios no fueron presentados al Parlamento y no se hicieron las enmiendas necesarias a la legislación nacional. Dichos Convenios no se han publicado en el Boletín Oficial. Por estas razones, los mencionados Convenios no forman parte, en opinión de estos abogados, del derecho nacional y los tribunales estonios no podrían aplicarlos.

El propietario del buque y el London Club han suscitado esta cuestión en sus alegatos ante el Tribunal de primera instancia, como hizo el Fondo de 1971 en su alegato ante el Tribunal a fin de proteger su postura.

El 1 de diciembre de 2003, el Tribunal de primera instancia dictaminó su decisión sobre la cuestión constitucional. El Tribunal juzgó que, como el Gobierno había ratificado el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 sin previa aprobación del Parlamento, el procedimiento de ratificación había sido una violación de la Constitución de Estonia. Por tal razón, el Tribunal decidió que el Convenio no se podía aplicar en el caso considerado y debía declararse en pugna con la Constitución. Por consiguiente, el Tribunal ordenó que se iniciase ante el Tribunal Supremo el procedimiento de revisión constitucional.

Revisión constitucional

En resolución dictada en abril de 2004, el Tribunal Supremo dictaminó que no realizaría la revisión constitucional pedida por el Tribunal de primera instancia. Las razones de la decisión del Tribunal Supremo pueden resumirse así:

> El Tribunal Supremo se refirió al hecho de que el Tribunal de primera instancia había iniciado un procedimiento de revisión constitucional sin tomar una decisión de fondo en el caso. En anteriores decisiones, el Tribunal Supremo dictaminó que, al realizar una revisión constitucional, había comprobado primero si la disposición declarada contraria a la Constitución era pertinente para resolver el caso ante los tribunales porque, conforme al Código de Revisión Constitucional, el Tribunal Supremo sólo debe declarar pertinentes las disposiciones en ese sentido contrarias a la Constitución o inválidas. El Tribunal Supremo manifestó que el factor decisivo en determinar la cuestión de la pertinencia era si la disposición en cuestión era de importancia decisiva en el caso, es decir, si dicho caso se decidiera de modo diferente si la disposición se considerase contraria o no a la Constitución. El Tribunal Supremo tomó nota de que el Tribunal de primera instancia había dictaminado su decisión sin determinar los hechos de importancia esencial para el caso. El Tribunal Supremo manifestó que el Tribunal de primera instancia no podía haber estado seguro, en el momento de dictaminar su decisión, de qué reglamentación era aplicable y de importancia decisiva en el caso. El Tribunal Supremo dictaminó que no podía determinar qué norma jurídica era pertinente para resolver el caso y si esa norma estaba conforme con la Constitución.

Otras cuestiones suscitadas en el procedimiento judicial

En septiembre de 2002, el London Club presentó alegatos en el Tribunal respecto a las reclamaciones presentadas por el puerto de Muuga y por el contratista de las operaciones de

carga, sosteniendo que el propietario del buque deliberadamente no había hecho las reparaciones necesarias al *Alambra*, con el resultado de que el buque llegara a estar en una condición de innavegable y que, por consiguiente, conforme al contrato del seguro, así como en virtud de la Ley de la marina mercante, el Club no estaba obligado a pagar indemnización por los daños resultantes del siniestro.

El Fondo de 1971 presentó alegatos argumentando que, en el Derecho estonio, el concepto de falta intencionada ha de interpretarse como acto deliberado, no sólo respecto al siniestro sino también respecto al efecto del mismo, es decir, que el propietario del buque ocasionó deliberadamente los daños de contaminación. El Fondo sostuvo que las pruebas presentadas respecto a la condición del *Alambra* no demuestran que el propietario del buque fuese culpable de una falta intencionada y que, por lo tanto, el asegurador no quedaba exonerado de su responsabilidad por daños debidos a la contaminación.

Continúa el proceso en el Tribunal de Primera Instancia. No se ha fijado fecha para la próxima audiencia.

14 SINIESTROS DEL FONDO DE 1992

14.1 SINIESTRO EN ALEMANIA

(Alemania, junio de 1996)

El siniestro

Del 20 de junio al 10 de julio de 1996, crudos de petróleo contaminaron la costa alemana y una serie de islas alemanas cercanas a la frontera con Dinamarca en el Mar del Norte. Las autoridades alemanas emprendieron operaciones de limpieza en el mar y en tierra, y se retiraron de las playas unas 1 574 toneladas de mezcla de hidrocarburos y arena.

Investigaciones de las autoridades alemanas pusieron de manifiesto que el buque tanque ruso *Kuzbass* (88 692 AB) había descargado crudos libios en el puerto de Wilhelmshaven el 11 de junio de 1996. Según las autoridades alemanas, quedaban a bordo unos 46 m^3 de hidrocarburos que no podían ser descargados por las bombas del buque.

Las autoridades alemanas se dirigieron al propietario del *Kuzbass* y pidieron que aceptase responsabilidad por la contaminación debida a hidrocarburos. Declararon que, si no se cumplía esto, las autoridades entablarían acción judicial contra él. El propietario del buque y su asegurador de la responsabilidad, el West of England Ship Owners' Mutual Insurance Association (Luxembourg) (West of England Club), informaron a las autoridades que negaban toda responsabilidad por el derrame.

Intervención del Fondo de 1992

Las autoridades alemanas informaron al Fondo de 1992 que, si no prosperaban sus intentos de recobrar el coste de las operaciones de limpieza del propietario del *Kuzbass* y su asegurador, reclamarían contra el Fondo de 1992.

La cuantía de limitación aplicable al *Kuzbass* conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 se estimaba aproximadamente en 38 millones de DEG (£32 millones).

Acciones judiciales

En julio de 1998, la República Federal de Alemania entabló acciones judiciales en el Tribunal de primera instancia de Flensburgo contra el propietario del *Kuzbass* y el West of England Club, reclamando indemnización por el coste de las operaciones de limpieza en una cuantía de DM2,6 millones o €1,3 millones (£890 000). La reclamación se aumentó posteriormente a €1,4 millones (£960 000) más intereses.

En noviembre de 1998, se notificaron las acciones judiciales al Fondo de 1992. El Fondo de 1992 intervino en el proceso a fin de proteger sus intereses.

Para los sumarios de los alegatos de las partes se hace referencia al Informe Anual de 2001, páginas 102 y 103.

A fin de evitar que prescriban sus reclamaciones contra el Fondo cuando venza el plazo de seis años a partir de la fecha del siniestro, el Gobierno alemán entabló una acción judicial contra el Fondo de 1992 en junio de 2002. El Fondo de 1992 solicitó al Tribunal que suspendiera los procedimientos con respecto a esta acción, a la espera de los resultados de la acción entablada por el Gobierno alemán contra el propietario del buque y el West of England Club. El Tribunal concedió la suspensión del procedimiento.

En diciembre de 2002, el Tribunal de primera instancia pronunció una sentencia parcial en la que sostuvo que el propietario del *Kuzbass* y el West of England Club eran responsables mancomunada y solidariamente de los daños por contaminación. El Tribunal reconoció que el Gobierno alemán no había dado pruebas concluyentes de que el *Kuzbass* era el buque responsable, pero estimaba que las pruebas circunstanciales señalaban de modo contundente aquella conclusión. El Tribunal no trató de la cuantía de las pérdidas sufridas por las autoridades alemanas, y señaló que esta cuestión sería examinada a petición de una de las partes, pero sólo una vez que la sentencia sobre la cuestión de la responsabilidad fuese definitiva.

El propietario del buque y el West of England Club apelaron contra la sentencia. En la apelación sostuvieron que el Tribunal de primera instancia había seguido procedimientos incorrectos e irregulares ya que partes esenciales de las actas del juicio en diciembre de 2002 no reflejaban debidamente las declaraciones prestadas en el juicio. Los apelantes sostuvieron además que el Tribunal había obtenido pruebas de la fiscalía pública con relación a la investigación penal sin una orden judicial y sin

brindarles la oportunidad de formular observaciones sobre las pruebas.

Los motivos principales de la apelación, con respecto a las cuestiones importantes, eran que el *Kuzbass* no podía haber llegado a la supuesta zona de vertimiento en el tiempo disponible, que los análisis químicos de las muestras de la contaminación no proporcionaban pruebas concluyentes de que los hidrocarburos habrían procedido del *Kuzbass* y que había otros tres buques en la parte sur del Mar del Norte en el momento en cuestión que habían transportado anteriormente cargas de crudo libio, y que por lo tanto podían haber causado la contaminación.

En su respuesta, el Gobierno alemán que reiteraba las pruebas indirectas que habían llevado al Tribunal de primera instancia a concluir que el *Kuzbass* era la fuente de la contaminación y además abordaba los puntos suscitados por los apelantes en su apelación. El Fondo presentó también una respuesta, que en gran medida seguía las mismas líneas generales que la del Gobierno alemán.

En una audiencia que tuvo lugar en diciembre de 2004, el Tribunal de Apelación de Schleswig Holstein indicó que, basándose en las pruebas presentadas hasta la fecha, distaba mucho de estar convencido de que el *Kuzbass* fuera la fuente de la contaminación y, en particular, llamó la atención sobre otras posibles fuentes procedentes de buques que las autoridades alemanas no habían investigado. El Tribunal suscitó dudas también respecto a la corrección de las pruebas circunstanciales y la interpretación de esas pruebas por el Tribunal de primera instancia. El Tribunal de Apelación declaró que, basándose en la documentación presentada, las perspectivas de que prosperase la apelación del propietario del buque/West of England Club eran considerablemente mejores que las del Gobierno alemán. El Tribunal recomendó decididamente que las partes lograsen una transacción extrajudicial en el sentido de que el propietario del buque y el West of England Club pagasen al Gobierno alemán €120 000 (£82 000) y que los costes recuperables se repartieran entre el Gobierno alemán y el propietario del buque/West of England Club a razón del 92% 8%. Esta recomendación implicaría que el Fondo de 1992 debería pagar el saldo de la cuantía admisible de la reclamación del Gobierno alemán. No obstante, el Tribunal también concedió a las partes la posibilidad de presentar nuevos alegatos, así como testigos.

El Director, consultando con representantes del Gobierno alemán, mantuvo con el West of England Club conversaciones sin perjuicio, con vistas a lograr una transacción extrajudicial. El propietario del buque y el West of England Club habían formulado una propuesta con respecto a una posible transacción extrajudicial en la que interviniesen todas las partes y según la cual el propietario del buque y el West of England Club pagarían el 18% y el Fondo de 1992 el 82% de todas las pérdidas demostradas sufridas por la República Federal de Alemania a consecuencia del siniestro.

En su sesión de marzo de 2005, el Comité Ejecutivo, estudió si el Fondo de 1992 debía lograr una transacción extrajudicial de la causa. El Comité tomó nota de que, si bien había motivos fundados para sospechar que el *Kuzbass* era la fuente de la contaminación, las pruebas eran sobre todo circunstanciales, y que al presentar sus argumentos, las autoridades alemanas habían intentado convencer al Tribunal de primera instancia de que dichas pruebas eran suficientes para hacer recaer en el propietario del buque la necesidad de demostrar que el *Kuzbass* no era la fuente de la contaminación. Varias delegaciones manifestaron su decepción por los recientes acontecimientos en relación con los procesos judiciales, aunque reconocían que faltaban pruebas contra el propietario del buque y el West of England Club en varios aspectos fundamentales. Dichas delegaciones apoyaron la recomendación del Director para que el Fondo de 1992 trate de lograr una transacción extrajudicial con las otras partes.

El Comité decidió autorizar al Director a concertar una transacción extrajudicial con las demás partes implicadas (es decir, la República Federal de Alemania, el propietario del buque y el West of England Club) a condición de que la cuantía que debían pagar el propietario del buque y el West of England Club se aumentase por encima del 18% ofrecido.

Tras la sesión de marzo de 2005, el West of England Club y el propietario del buque aumentaron su oferta del 18% al 20%. El Director consideró que, dadas las circunstancias,

no era posible convencerlos de que incrementasen la oferta más allá del 20%, y en vista de la decisión tomada por el Comité Ejecutivo, decidió, por tanto, aceptar la propuesta oferta de transacción.

En julio de 2005, el Fondo de 1992 y el West of England Club, con la asistencia de sus expertos completaron una evaluación preliminar de la reclamación presentada por las autoridades alemanas. La reclamación se evaluó provisionalmente en €932 000 (£640 000) en espera de recibir información adicional sobre algunos puntos de la reclamación. Se prevé que, una vez que las autoridades alemanas faciliten los detalles adicionales de las reclamaciones, la cuantía evaluada aumentará considerablemente. Se espera que la reclamación sea liquidada a principios de 2006.

14.2 DOLLY

(Caribe, 5 de noviembre de 1999)

El siniestro

El *Dolly* (289 AB), matriculado en Dominica, transportaba unas 200 toneladas de asfalto cuando se hundió a 20 metros de profundidad en Robert Bay, Martinica.

Existe un parque natural, un arrecife de coral y maricultura cerca del lugar de la encalladura, y en la zona tiene lugar pesca de particulares. Era de temer que la pesca y la maricultura se vieran afectadas si se producían escapes de asfalto o de hidrocarburos.

El *Dolly* era en un principio una nave de carga general, pero se le habían instalado tanques especiales para transportar asfalto, junto con un sistema de calentamiento de carga. El buque no tenía ningún seguro de responsabilidad. El propietario es una empresa de Santa Lucía.

Las autoridades ordenaron al propietario del buque que retirase los restos del naufragio, pero éste no cumplió la orden, probablemente debido a que carecía de recursos económicos.

Definición de 'buque'

En enero de 2001, el Comité Ejecutivo consideró la cuestión de si el *Dolly* estaba comprendido dentro de la definición de 'buque' a la luz de la información que las autoridades francesas habían facilitado al Fondo de 1992, incluidos los planos originales y un croquis que indicaba las modificaciones que posteriormente se hicieron al buque. Los peritos del Fondo de 1992 expresaron la opinión de que, si bien el *Dolly* había sido proyectado en un principio como nave de carga general, había sido posteriormente adaptado para el transporte de hidrocarburos a granel como carga, y que, por consiguiente, estaba comprendido dentro de la definición de 'buque' estipulada en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992. El Comité decidió que el *Dolly* estaba comprendido dentro de esa definición.

Medidas para prevenir la contaminación

Como el propietario del buque no adoptó ninguna medida para prevenir la contaminación, las autoridades francesas dispusieron la retirada de 3,5 toneladas de combustible líquido y pidieron a tres empresas de salvamento que presentasen propuestas sobre cómo eliminar la amenaza de contaminación por asfalto. Estas empresas presentaron propuestas sobre la base de inspecciones de los restos del naufragio por buzos. Las autoridades francesas facilitaron al Fondo de 1992 copias de estas propuestas.

En julio de 2001, el Comité Ejecutivo concordó con el parecer del Director en el sentido de que, en vista de que el lugar del naufragio era una zona ambientalmente sensible, una operación para eliminar la amenaza de contaminación por el asfalto constituiría en principio 'medidas preventivas' según se definen en los Convenios de 1992. El Comité encargó al Director que examinase con los expertos del Fondo de 1992 y las autoridades francesas las medidas propuestas para eliminar el asfalto.

En julio de 2001, el Director informó al Gobierno francés de la opinión de los peritos del Fondo sobre las diversas propuestas. El Director destacó que cualesquiera reclamaciones presentadas por las autoridades francesas respecto a las operaciones en los restos del naufragio del *Dolly* serían examinadas teniendo en cuenta los criterios de admisibilidad del Fondo, y que éste no autorizaría los costes de la operación antes de que se llevaran a cabo los trabajos.

En agosto de 2004, las autoridades francesas informaron al Fondo de que se había otorgado un contrato a un consorcio constituido por una

empresa francesa de buzos y los gerentes de una marina de yates en Martinica. La intención original había sido adrizar el buque en el fondo marino antes de retirar de la bodega del buque los tres tanques de carga que contenían el asfalto, después de lo cual los tanques serían remolcados a dique seco en Fort de France para extraer el asfalto. El coste total de la operación se estimó en torno a €1,1 millón (£755 000).

Las operaciones comenzaron en octubre de 2004. Los intentos de adrizar el buque en el fondo marino fueron infructuosos, por lo que los contratistas decidieron abrirse paso por el costado y las chapas de cubierta de los restos del buque para poder acceder a los tres tanques que contenían el asfalto. Debido a las condiciones de mar gruesa y una serie de problemas prácticos imprevistos, retirar los tanques tomó más tiempo y resultó más difícil de lo previsto. A mediados de diciembre de 2004, los contratistas habían retirado los tanques de la bodega utilizando bolsas de flotación, depositándolos en el fondo marino cerca de los restos del buque, donde permanecieron hasta marzo de 2005, cuando las condiciones atmosféricas serían más propicias para remolcarlos a dique seco. Las operaciones se reanudaron en marzo de 2005 como estaba proyectado. Sin embargo, como consecuencia de problemas técnicos posteriores, el remolque de los tanques a tierra y la extracción del asfalto no se ultimaron hasta julio de 2005.

Está previsto que el Gobierno de Francia presente al Fondo de 1992 en un futuro próximo su reclamación por los costos derivados de las operaciones para extraer el combustible líquido y la carga de asfalto.

Acción judicial

En octubre de 2002, el Gobierno francés entabló una acción judicial contra el propietario del buque y el Fondo de 1992 reclamando provisionalmente €232 000 (£160 000) por los costes de la extracción de combustible líquido del *Dolly*. En el auto de comparecencia se hizo constar que se reclamarían nuevos costes, superiores a €2,2 millones (£1,5 millones), por la retirada de los restos del naufragio y de la carga.

La cuantía de limitación aplicable al *Dolly* conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 es de 3 millones de DEG (£2,5 millones).

14.3 ERIKA

(Francia, 12 de diciembre de 1999)

El siniestro

El 12 de diciembre de 1999, el buque tanque matriculado en Malta *Erika* (19 666 TRB) se partió en dos en el Golfo de Vizcaya, a unas 60 millas marinas de la costa de Bretaña, Francia. Todos los tripulantes fueron rescatados por los servicios de salvamento marítimo franceses.

El buque tanque transportaba una carga de 31 000 toneladas de fuel oil pesado, de las cuales unas 19 800 toneladas se derramaron en el momento del siniestro. La sección de proa se hundió a unos 100 metros de profundidad. La sección de popa se hundió a una profundidad de 130 metros, a unas 10 millas marinas de la sección de proa. Quedaron unas 6 400 toneladas de carga en la sección de proa y otras 4 700 toneladas en la sección de popa.

Operaciones de limpieza

Quedaron afectados por el petróleo unos 400 kilómetros de litoral. Si bien la retirada de la mayor parte del petróleo de las costas quedó concluida bastante rápidamente, se necesitó aún una segunda limpieza considerable en muchas zonas en 2000. Las operaciones para eliminar la contaminación residual empezaron en la primavera de 2001. Llegada la temporada turística veraniega de 2001, había concluido casi toda la segunda limpieza, aparte de un reducido número de sitios difíciles en el Loira Atlántico y las islas de Morbihan. Los esfuerzos de limpieza en estos sitios continuaron durante el otoño y, en su mayoría, quedaron concluidos en noviembre de 2001.

Se recogieron del litoral más de 250 000 toneladas de desechos oleosos, que fueron temporalmente almacenados. Total SA, la empresa petrolera francesa, requirió los servicios de un contratista para ocuparse de la eliminación de los desechos recuperados, y la operación quedó concluida en diciembre de 2003. Se calculó que el coste de la eliminación de desechos era del orden de €46 millones (£32 millones).

Retirada de los hidrocarburos restantes en los restos del naufragio

El Gobierno francés decidió que se extrajese el petróleo de las dos secciones de los restos del naufragio. Las operaciones de retirada de

hidrocarburos, que fueron financiadas por Total SA, fueron llevadas a cabo por un consorcio internacional durante el periodo comprendido entre el 6 de junio y el 15 de septiembre de 2000. No escaparon cantidades significativas de hidrocarburos durante las operaciones.

Fondo de limitación del propietario del buque

A petición del propietario del buque, el Tribunal de Comercio de Nantes dictó una orden el 14 de marzo de 2000 abriendo el procedimiento de limitación. El Tribunal determinó la cuantía de limitación aplicable al *Erika* en FFr84 247 733 correspondientes a €12 843 484 (£8,8 millones) y declaró que el propietario del buque había constituido el fondo de limitación mediante una carta de garantía expedida por el asegurador de la responsabilidad propietario del buque, la Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Ltd. (Steamship Mutual).

En 2002, se transfirió el fondo de limitación del Tribunal de Comercio de Nantes al Tribunal de Comercio de Rennes.

Cuantía máxima disponible para la indemnización

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

Aplicando los principios estipulados por la Asamblea en el caso del *Nakhodka*, el Comité Ejecutivo decidió en febrero de 2000 que la conversión se hiciese utilizando el tipo del DEG al 15 de febrero de 2000 y encargó al Director que hiciese los cálculos necesarios. El cálculo del Director dio 135 millones de DEG = FFr1 211 966 811 correspondientes a €184 763 149 (£127 millones).

Compromisos de Total SA y el Gobierno francés

Total SA se comprometió a no interponer contra el Fondo de 1992, o contra el fondo de limitación constituido por el propietario del buque o su asegurador, reclamaciones relativas a sus costes derivados de operaciones con respecto a los restos del naufragio, la limpieza de las orillas y la eliminación de los desechos oleosos, y una campaña publicitaria destinada a restaurar la imagen de la costa del Atlántico, en el caso y en la medida en que la presentación de tales reclamaciones culminase en que la cuantía total de las reclamaciones derivadas de este siniestro excediera de la cuantía máxima de indemnización disponible en virtud de los Convenios de 1992, es decir, 135 millones de DEG.

El Gobierno francés también se comprometió a no interponer reclamaciones de indemnización contra el Fondo de 1992 o el fondo de limitación establecido por el propietario del buque o su asegurador, en el caso y en la medida en que la presentación de dichas reclamaciones culminase en que se excediera la cuantía máxima disponible en virtud de los Convenios de 1992. Con todo, se abordarían las reclamaciones del Gobierno francés antes que cualquiera de las reclamaciones presentadas por Total SA si se dispusiera de fondos después de haber pagado completamente todas las demás reclamaciones.

Otras fuentes de fondos

El Gobierno francés introdujo un plan para facilitar pagos de urgencia en el sector de pesca, administrado por OFIMER (Oficina nacional interprofesional de los productos del mar y de la acuicultura), un organismo gubernamental adjunto al Ministerio de Agricultura y Pesca de Francia. La OFIMER manifestó que basaba sus pagos en evaluaciones efectuadas por la Steamship Mutual y el Fondo de 1992. OFIMER pagó €4,2 millones (£2,9 millones) a los demandantes del sector de pesca y €2,1 millones (£1,4 millones) a los productores de sal.

El Gobierno francés introdujo también un plan para facilitar pagos complementarios en el sector del turismo. Se han efectuado pagos por un total de €10,1 millones (£6,9 millones) en virtud de dicho plan.

Nivel de pagos del Fondo de 1992

El Comité Ejecutivo consideró en varias sesiones el nivel de pagos del Fondo de 1992 respecto del siniestro del *Erika*.

En vista de la incertidumbre en cuanto a la suma total de las reclamaciones surgidas del siniestro del *Erika*, el Comité Ejecutivo decidió, en julio de 2000, que los pagos del Fondo de 1992 se limitasen al 50% de la cuantía de la pérdida o daños sufridos efectivamente por los respectivos demandantes, determinada por los expertos del Fondo de 1992. El Comité decidió, en enero de 2001, aumentar el nivel de pagos del Fondo de 1992 del 50% al 60% y en junio de 2001 al 80%.

En febrero de 2003, el Comité Ejecutivo autorizó al Director a incrementar el nivel de pagos al 100% cuando considerase seguro hacerlo. Tras una cuidadosa evaluación, el Director consideró en abril de 2003 que, a pesar de las incertidumbres que quedaban en cuanto al nivel total de las reclamaciones admisibles, había un margen suficiente de seguridad y decidió incrementar el nivel de pagos al 100%.

En la sesión del Comité Ejecutivo de octubre de 2003, el Director manifestó que, si bien quedaba una gran incertidumbre en cuanto a la cuantía total de las reclamaciones reconocidas, esta incertidumbre se había reducido desde abril de 2003 y que, por tanto, tal vez fuese posible en un futuro próximo efectuar pagos respecto a la reclamación del Gobierno francés. El Comité autorizó al Director a efectuar dichos pagos en la medida en que considerase que existía un margen suficiente entre la cuantía total de indemnización disponible y el riesgo del Fondo respecto a otras reclamaciones.

El Director, tras revisar su evaluación anterior del nivel total de las reclamaciones admisibles, decidió en diciembre de 2003 que existía un margen suficiente para que el Fondo de 1992 pudiera comenzar a pagar al Estado francés. El Fondo de 1992 pagó en un principio al Estado francés €10,1 millones (£7 millones), correspondientes a la reclamación subrogada del Gobierno francés respecto a los pagos complementarios a los demandantes del sector del turismo. En octubre de 2004, el Fondo de 1992 pagó al Estado francés otros €6 millones (£4,2 millones) relativos a los pagos complementarios del Gobierno francés efectuados conforme al plan para facilitar pagos de urgencia a los demandantes en los sectores de la pesca, maricultura y producción de sal, administrado por la OFIMER. En diciembre de 2005, el Fondo de 1992 pagó al Estado francés €15 millones (£10 273 870,87) por los costes contraídos por las autoridades francesas en la respuesta de limpieza. Se espera que se efectuarán nuevos pagos respecto a los costes de limpieza en 2006 al disminuir el riesgo del Fondo a otras reclamaciones.

Oficina de Tramitación de Reclamaciones

La Steamship Mutual y el Fondo de 1992 establecieron una Oficina de Tramitación de Reclamaciones en Lorient para ejercer la función de centro de coordinación para los demandantes y los expertos técnicos contratados para examinar las reclamaciones de indemnización.

Unos 50 expertos han participado en el examen de las reclamaciones relativas a la limpieza, pesca, maricultura y turismo.

La Oficina de Tramitación de Reclamaciones cerró el 31 de julio de 2004, si bien el gerente de la misma sigue tramitando asuntos pendientes desde su oficina de Lorient.

Tramitación de reclamaciones

Al 3 de diciembre de 2005, se habían presentado 6 984 reclamaciones de indemnización por un total de €208 millones(£143 millones). Para esa fecha, se había evaluado el 95% de las reclamaciones. Se habían rechazado unas 800 reclamaciones, que ascendían a un total de €24,8 millones (£17 millones).

Se habían efectuado pagos de indemnización respecto de unas 5 631 reclamaciones por un total de €116,3 millones (£76,7 millones), de los que la Steamship Mutual había pagado €12,8 millones (£8,8 millones) y el Fondo de €103,5 millones (£67,9 millones).

El cuadro al dorso presenta detalles de la situación respecto a las reclamaciones en diversas categorías.

Causa del siniestro

Como el *Erika* estaba matriculado en Malta, la Autoridad Marítima de Malta efectuó una investigación del Estado de abanderamiento sobre este siniestro. La Autoridad dio a conocer su informe en septiembre de 2000. La Comisión Permanente de Investigación sobre Accidentes Marítimos de Francia (Commission Permanente d'enquête sur les évènements de mer, (CPEM)) también llevó a cabo una investigación. El informe de esta investigación se publicó en

RECLAMACIONES PRESENTADAS AL 31 DE DICIEMBRE DE 2005					
Categoría	Reclamaciones presentadas	Reclamaciones evaluadas	Reclamaciones rechazadas	Pagos efectuados	
				Número de reclamaciones	Cuantías €
Maricultura y ostricultura	1 006	1 001	89	844	7 758 232
Marisqueo	530	527	109	370	889 189
Embarcaciones pesqueras	319	318	29	282	1 099 551
Elaboradores de pescado y marisco	51	50	6	43	976 832
Turismo	3 691	3 669	441	3195	73 291 978
Daños materiales	711	440	98	330	2 059 060
Operaciones de limpieza	149	140	13	122	21 605 370
Varios	527	480	29	446	6 659 618
Total	**6 984**	**6 625**	**814**	**5 631**	**116 339 830**

diciembre de 2000. En las páginas 118 y 119, del Informe Anual de 2001, se resumen las conclusiones de estas investigaciones.

Un juez de instrucción de París está efectuando una investigación penal sobre la causa del siniestro. Durante 2000, se presentaron acusaciones contra el capitán del *Erika*, el representante del propietario matriculado (Tevere Shipping), el presidente de la empresa gestora (Panship Management and Services Srl.), la propia empresa gestora, el gerente adjunto del Centro Regional Operacional de Vigilancia y de Salvamento (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 (RINA) y uno de los gerentes de RINA. En diciembre de 2001, se presentaron cargos contra Total SA y algunos de sus ejecutivos basados en el informe de un experto designado por el juez. En junio de 2003, se presentaron cargos contra la Autoridad Marítima de Malta y contra su Director. Se espera que tenga lugar el proceso en el transcurso de 2006.

A petición de varias partes, el Tribunal de Comercio de Dunquerque designó expertos para investigar la causa del siniestro ('expertise judiciaire'). Los expertos presentaron su informe a fines de noviembre de 2005. Los expertos concluyeron que el destino del *Erika* era la consecuencia inevitable de la grave corrosión de las estructuras internas de los tanques de lastre N°2 del buque, que dieron lugar a su pandeo tan pronto como el buque encontró mar gruesa persistente. Los expertos manifestaron que el nivel de la corrosión era muy superior a lo aceptable para una sociedad de clasificación y contradecía las medidas de espesor realizadas del interior de los tanques en 1997 y en particular en 1998, que fueron llevadas a cabo por la sociedad de clasificación RINA. Los expertos manifestaron que, cuando fallaron los rigidizadores longitudinales de cubierta y las partes superiores de los mamparos transversales en los tanques de lastre N°2 en las condiciones predominantes de la mar, nadie podía hacer nada para influir en el destino del buque.

Los expertos expresaron el parecer de que no habría sido posible detectar el nivel de corrosión cuando el buque fue inspeccionado por Total SA, ni en el momento de cargar el buque en Dunquerque antes de la travesía final, y que los procedimientos de inspección de otras compañías petroleras principales o el reconocimiento por un estado rector del puerto tampoco hubieran revelado el problema. En contraste, los expertos manifestaron que ese no era el caso de Tevere Shipping (el propietario matriculado), Panship (la compañía gestora), que supervisó el quinto reconocimiento especial del buque en Bijela (Croacia) en 1998, y RINA, que hizo las supervisiones en Bijela y en Augusta en 1999.

El Director se propone estudiar el informe de los expertos judiciales con la asistencia de los propios expertos del Fondo de 1992 e informará al Comité Ejecutivo en 2006.

Acciones de recurso del Fondo de 1992

Aunque al Fondo de 1992 no le es posible adoptar una postura definitiva sobre si el Fondo debe interponer acciones de recurso a fin de recuperar las cuantías pagadas por él por concepto de indemnización y, en caso afirmativo, contra qué partes, hasta que concluyan las investigaciones sobre la causa del siniestro, el Comité Ejecutivo consideró en octubre de 2000 si el Fondo de 1992 debía entablar las acciones judiciales que fueran necesarias para prevenir la prescripción de sus derechos. El Comité decidió autorizar al Director a impugnar el derecho de limitación de la responsabilidad del propietario del buque en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y a incoar acción de recurso, como medida de protección, antes de que expirara el plazo de prescripción de tres años, contra las siguientes partes:

- Tevere Shipping Co. Ltd. (el propietario matriculado del *Erika*)
- Steamship Mutual (el asegurador de la responsabilidad del *Erika*)
- Panship Management and Services Srl. (el gestor del *Erika*)
- Selmont International Inc. (fletador a tiempo del *Erika*)
- TotalFinaElf SA (empresa de cartera)
- Total Raffinage Distribution SA (expedidor)
- Total International Ltd. (vendedor de la carga)
- Total Transport Corporation (fletador de la travesía del *Erika*)
- RINA Spa/Registro Italiano Navale (sociedad de clasificación)

El 11 de diciembre de 2002, el Fondo de 1992 entabló acciones en el Tribunal de lo civil (Tribunal de primera instancia) de Lorient contra las partes enumeradas anteriormente.

Tras la sesión de octubre de 2002 del Comité, se puso en conocimiento del Director el hecho de que la sociedad de clasificación Bureau Veritas había inspeccionado el *Erika* antes de la transferencia de clase a RINA. Él decidió que el Fondo de 1992 presentase acción de recurso, como medida cautelar, contra Bureau Veritas, y esta acción también se presentó en el Tribunal de lo civil de Lorient el 11 de diciembre de 2002.

No ha habido novedades respecto a estas acciones durante 2005.

Como se mencionó antes, se han presentado cargos, entre otros, contra el gerente adjunto de CROSS y tres oficiales de la Armada francesa. En el caso de que fueran declarados culpables, el Fondo de 1992 podría tener motivos para interponer acción de recurso contra el Estado francés, pero al Fondo de 1992 no le es posible decidir si hay motivos para interponer tal acción hasta que haya tenido lugar el juicio del proceso penal.

Conforme al derecho francés, el plazo general de prescripción en cuestiones comerciales es – a reserva de numerosas excepciones – de 10 años. En cuestiones relacionadas con la responsabilidad de órganos públicos, a fin de evitar que prescriba una reclamación de indemnización, debería notificarse dicha reclamación a la Administración francesa a más tardar el 31 de diciembre del cuarto año después del suceso que dio origen a dicha reclamación, es decir, a más tardar el 31 de diciembre de 2003 en el caso del siniestro del *Erika*. En diciembre de 2003, el Fondo de 1992 hizo esa notificación y el Estado francés aceptó que dicha notificación tuviese el efecto de interrumpir el plazo de prescripción.

Reclamaciones de los productores de sal

Se hicieron esfuerzos por reducir al mínimo el impacto del derrame en la producción costera de sal en las marismas del Loira Atlántico y la Vandea, y se implantaron varios programas de vigilancia y análisis. La producción de sal se reanudó en Noirmoutier (Vandea) a mediados de mayo de 2000 a consecuencia de una mejora de la calidad del agua del mar, y se levantaron las vedas que se habían impuesto para prevenir la toma de agua del mar en Guérande (Loira Atlántico) el 23 de mayo de 2000. Un grupo de productores independientes de Guérande intentó reanudar la producción de sal, pero no logró tomar suficiente agua del mar para producir sal. Los socios de una cooperativa que da cuenta de un 70% de la producción de sal de Guérande decidieron no producir sal en 2000 para proteger la confianza del mercado en el producto.

Se recibieron reclamaciones por pérdida de producción de sal debido a los retrasos en el comienzo de la temporada de 2000 ocasionados por las vedas impuestas a la toma de agua del mar de los productores (tanto independientes como socios de la cooperativa) en Guérande y Noirmoutier, así como por pérdidas ocasionadas por el comienzo tardío de la temporada de 2001. También se presentaron reclamaciones por costes del restablecimiento de las salinas en Guérande en 2001.

Los peritos contratados por el Fondo de 1992 y la Steamship Mutual habían considerado que había sido posible la producción de sal en Guérande en 2000 pero que, a consecuencia de la interrupción causada por la veda de la toma de agua, el rendimiento máximo habría sido el 20% de lo esperado para el año. Se efectuaron, por consiguiente, pagos provisionales de indemnización a los demandantes por el 80% restante.

En cuanto a los productores de sal de Noirmoutier, el Fondo de 1992 y la Steamship Mutual habían asimismo considerado que había sido posible la producción de sal en 2000, pero que el rendimiento máximo habría sido el 30% de lo esperado para el año. Se efectuaron pagos de indemnización a los productores de sal por el 70% restante. Ochenta productores aceptaron la evaluación del Fondo, mientras que cinco presentaron reclamaciones en los tribunales.

A petición del Fondo de 1992 y la Steamship Mutual, se nombró un perito judicial para examinar si era factible producir sal en 2000 en Guérande que cumpliera los criterios relativos a la calidad y la protección de la salud humana. El perito judicial presentó su informe a fines de diciembre de 2004. Concluyó que la producción de sal en 2000 habría sido factible, pero que, a consecuencia de las vedas impuestas, el rendimiento máximo hubiera sido entre el 4% y el 11% de la producción normal.

El Fondo de 1992 se ha dirigido a los demandantes con objeto de explorar la posibilidad de lograr acuerdos extrajudiciales con los mismos, en base de los resultados del perito judicial. Se han alcanzado esos acuerdos extrajudiciales con 22 de los productores de sal de Guérande sobre la base de una pérdida de producción del 95%. Ciento cuarenta productores de sal de esta zona están promoviendo reclamaciones en los tribunales.

Prescripción

En virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, los derechos a indemnización por cuenta del propietario del buque y su asegurador prescribirán a menos que se interponga una acción en virtud del mismo dentro de un plazo de tres años contados a partir de la fecha en que se haya producido el daño (artículo VIII). En cuanto al Convenio del Fondo de 1992, el derecho a las indemnizaciones por el Fondo 1992 prescribirá a menos que el demandante o bien hubiera interpuesto acción judicial contra el Fondo dentro del plazo de tres años, o hubiera cursado una notificación al Fondo dentro de ese plazo, de conformidad con las formalidades que requiere la ley del tribunal que entiende en la acción contra el propietario del buque o su asegurador (artículo 6). Ambos Convenios disponen asimismo que, en todo caso, transcurrido un plazo de seis años desde la fecha del siniestro, no podrá interponerse acción alguna.

En septiembre de 2002, el Fondo de 1992 informó por separado a todos los que habían presentado reclamaciones en la Oficina de Tramitación de Reclamaciones, y con los que no se habían alcanzado acuerdos para entonces, informándoles de la cuestión de la prescripción. Además, el Fondo de 1992 organizó una serie de presentaciones a las Cámaras de Comercio e Industria de Quimper, St. Nazaire y La Roche sur Yon para señalar la cuestión de la prescripción a la atención de un público más amplio. También se pusieron anuncios en la prensa local.

Como pudiera haber incertidumbre en cuanto a la fecha a partir de la cual se inicia el plazo de prescripción de tres años para cada demandante (es decir, la fecha en la que se produjo el daño o pérdida del demandante respectivo), el Director sugirió que los demandantes diesen por sentado que el plazo de prescripción comenzaba en la fecha del siniestro (es decir, el 12 de diciembre de 1999) a fin de evitar cualquier riesgo de que prescribieran las reclamaciones. También dejó claro que, incluso si un demandante incoase acción judicial, ello no impediría nuevas deliberaciones sobre su reclamación con el fin de alcanzar una transacción extrajudicial.

Pese a estas advertencias, una serie de demandantes que habían presentado reclamaciones a la Oficina de Tramitación de Reclamaciones, y sobre las cuales no se habían alcanzado acuerdos, no habían entablado acción judicial contra el propietario del buque, la Steamship Mutual y el Fondo de 1992, al 12 de diciembre de 2002. Varios demandantes iniciaron acciones judiciales a fines de diciembre de 2002 o en el primer semestre de 2003. Se planteó la cuestión de si estas reclamaciones o algunas de ellas habían prescrito.

En febrero de 2003, el Comité Ejecutivo decidió que se considerase que el plazo de prescripción de tres años empezara a contarse cuanto antes a partir del comienzo del periodo de la pérdida sufrida por el demandante concreto. El Comité reconoció que podría haber reclamaciones respecto de las cuales la fecha del comienzo del plazo de prescripción podría ser algo posterior al comienzo del periodo de la pérdida, y que tales reclamaciones tendrían que ser consideradas a la luz de las circunstancias particulares de cada caso.

A consecuencia de esta decisión, unas 160 reclamaciones que no habían sido objeto de acciones judiciales, y respecto de las cuales el plazo de prescripción venció tras la sesión del Comité de febrero de 2003, fueron posteriormente objeto de transacción extrajudicial.

Varios demandantes no incoaron acción judicial contra el Fondo de 1992 antes de expirar el plazo de prescripción de tres años sino que solamente presentaron reclamaciones contra el propietario del buque y la Steamship Mutual en el proceso de limitación. El liquidador del fondo de limitación notificó formalmente al Fondo estas acciones. Sin embargo, como se indica anteriormente, a fin de impedir que prescriba tal reclamación contra el Fondo, el demandante debe incoar acción judicial contra el Fondo dentro de los seis años siguientes a la fecha del siniestro, esto es antes del 12 de diciembre de 2005. A principios de diciembre de 2005, el Fondo escribió a todos estos demandantes, llamándoles la atención sobre el plazo de prescripción de seis años. A consecuencia de ello, fue incoada una acción judicial por un pescador en cuanto a una reclamación de unos €50 000 (£33 000) por pérdida de ingresos en 2000.

Acciones judiciales

El Consejo General de la Vandea y una serie de otros órganos públicos y privados entablaron acciones judiciales en varios tribunales contra el propietario del buque, la Steamship Mutual, compañías del Grupo Total SA y otros, solicitando que se juzgase a los demandados mancomunada y solidariamente responsables respecto a las reclamaciones que no estuviesen cubiertas por el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992. El Fondo de 1992 ha solicitado que se le permitiese intervenir en el proceso. Hasta ahora sólo han tenido lugar audiencias procesales.

El Estado francés ha incoado acciones en el Tribunal de primera instancia de Lorient contra Tevere Shipping Co. Ltd., Panship Management and Services Srl., Steamship Mutual, Total Transport Corporation, Selmont International Inc., el fondo de limitación referido anteriormente y el Fondo de 1992, reclamando €190,5 millones (£131 millones).

Cuatro empresas del Grupo Total SA han incoado acciones judiciales en el Tribunal de Comercio de Rennes contra el propietario del buque, la Steamship Mutual, el Fondo de 1992 y otros, reclamando €143 millones (£98 millones).

La Steamship Mutual cursó una acción en el Tribunal de Comercio de Rennes contra el Fondo de 1992, solicitando, entre otras cosas, que el Tribunal tomase nota de que, en el desempeño de sus obligaciones en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, la Steamship Mutual había abonado €12 843 484 (£8,8 millones) correspondientes a la cuantía de limitación aplicable al propietario del buque, de acuerdo con el Fondo de 1992 y su Comité Ejecutivo. La Steamship Mutual solicitó también que el Tribunal declarase que había desempeñado todas sus obligaciones en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, que se había abonado la cuantía de limitación y que el propietario del buque quedaba exonerado de su responsabilidad en virtud del Convenio. La Steamship Mutual solicitó asimismo que el Tribunal ordenara al Fondo de 1992 que le reembolsara toda cuantía que hubiere pagado el asegurador del propietario del buque en exceso de la cuantía de limitación.

Se han presentado reclamaciones por un total de €497 millones (£341 millones) contra el fondo de limitación del propietario del buque constituido por la Steamship Mutual. Esta cuantía incluye las

reclamaciones del Gobierno francés y Total SA. Sin embargo, se ha acordado la mayoría de estas reclamaciones, distintas de las del Gobierno francés y Total SA, y parece por lo tanto que debieran retirarse estas reclamaciones contra el fondo de limitación en la medida en que se relacionan con la misma pérdida o daños. El Fondo de 1992 recibió del liquidador del fondo de limitación notificaciones formales de las reclamaciones presentadas contra dicho fondo.

Fueron incoadas acciones judiciales contra el propietario del buque, la Steamship Mutual y el Fondo de 1992 por 796 demandantes. Al 31 de diciembre de 2005 se habían logrado transacciones extrajudiciales con 426 de estos demandantes. Los tribunales habían dictado sentencias respecto a 57 reclamaciones. Quedaban pendientes acciones judiciales de 313 demandantes (incluidos 145 productores de sal). La cuantía total reclamada en las acciones judiciales pendientes, excluyendo las reclamaciones del Estado francés y Total SA, era de €63 millones (43 millones).

El Fondo de 1992 continuará las deliberaciones con los demandantes cuyas reclamaciones no hayan prescrito, a fin de lograr transacciones extrajudiciales si se estima oportuno.

Sentencias respecto a reclamaciones contra el Fondo de 1992

Se han dictado cincuenta y siete sentencias en diversos tribunales franceses, en su mayoría a favor del Fondo de 1992, relacionadas principalmente con cuestiones de admisibilidad respecto a reclamaciones por pérdida de ingresos sufrida por personas cuyos bienes no habían sido contaminados (la llamada pérdida puramente económica).

Como se mencionó en la sección 11.2, los órganos rectores de los Fondos de 1971 y 1992 han adoptado criterios para la admisibilidad de las reclamaciones. En cuanto a las reclamaciones por pérdida puramente económica, esos criterios pueden resumirse así.

> Las reclamaciones por pérdida puramente económica son admisibles solamente si son por pérdida o daños ocasionados por contaminación. El punto de partida es la contaminación, no el siniestro en sí.

Para tener derecho a indemnización de pérdidas puramente económicas, debe haber una relación de causalidad suficientemente cercana entre la contaminación y la pérdida o los daños sufridos por el demandante. Una reclamación no es admisible por el solo hecho de que la pérdida o los daños no hubieran ocurrido a no ser por el derrame de hidrocarburos en cuestión. Al considerar si tal relación de causalidad existe, se tendrán en cuenta los siguientes factores:

- la proximidad geográfica entre la actividad comercial del demandante y la zona contaminada
- el grado en que el demandante depende económicamente de los recursos afectados
- la posibilidad de que el demandante dispusiera de otras fuentes de abastecimiento u oportunidades comerciales
- en qué grado la actividad comercial del demandante forma parte integrante de la economía dentro de la zona afectada por el derrame.

El Fondo de 1992 tendrá también en cuenta en qué medida el demandante pudo reducir su pérdida.

En lo que se refiere al sector del turismo, se efectúa una distinción entre a) demandantes que venden bienes o servicios directamente a los turistas y cuyas empresas se vieron afectadas directamente por una reducción del número de visitantes a la zona afectada por un derrame de hidrocarburos, y b) los que proporcionaban bienes o servicios a otras empresas del sector de turismo, pero no directamente a los turistas. Se consideró que en esta segunda categoría no existe por lo general una relación de causalidad suficientemente cercana entre la contaminación y las pérdidas supuestamente sufridas por los demandantes. Por tanto, las reclamaciones de este tipo no tendrán normalmente derecho a indemnización, en principio.

La evaluación de una reclamación por pérdida puramente económica se basa en una comparación entre los resultados financieros efectivos del demandante particular durante el periodo de la reclamación y los resultados de los periodos anteriores. La evaluación no se basa en las cifras presupuestadas. Se tienen en cuenta las circunstancias particulares del demandante y se consideran las pruebas presentadas. El criterio consiste en si la actividad comercial del demandante en conjunto ha sufrido pérdida económica a consecuencia de la contaminación.

Los gastos generales que se hayan ahorrado u otros gastos normales no contraídos a consecuencia del siniestro han de restarse de la pérdida de ingresos sufrida por el demandante.

Los tribunales han aplicado en algunos casos los criterios de admisibilidad del Fondo y en otros casos no los aplicaron, pero los tuvieron en cuenta. En algunos casos los tribunales indicaron que los criterios de admisibilidad del Fondo no eran vinculantes y que la admisibilidad debería decidirse mediante la aplicación del derecho francés, pero llegaron a los mismos resultados que el Fondo en su rechazo de las reclamaciones, aplicando el requisito de que debe haber una relación de causalidad entre el suceso y los daños.

El Fondo de 1992 ha apelado respecto a 11 sentencias, y cinco demandantes también han apelado. Se resumen abajo las sentencias dictadas contra el Fondo de 1992 en 2005, no todas las cuales fueron objeto de apelación por el Fondo, y las sentencias contra los demandantes que fueron objeto de apelación, así como algunas otras sentencias que pueden ser de interés general.[10]

En el Informe Anual de 2004 se indicó respecto a varias sentencias que, en el momento de redactar ese Informe, los demandantes no habían apelado. Excepto las sentencias indicadas abajo, los demandantes no apelaron.

Todas las sentencias dictadas contra el Fondo de 1992 se indican en los documentos presentados al Comité Ejecutivo, que se pueden consultar en el sitio web de los FIDAC (www.iopcfund.org).

Tribunal de Comercio de Lorient y Tribunal de Apelación de Rennes

En diciembre de 2003, el Tribunal de Comercio de Lorient dictó sentencias respecto a cuatro reclamaciones en los sectores de turismo y pesca que habían sido rechazadas por el propietario del buque, la Steamship Mutual y el Fondo de 1992.

Una de estas reclamaciones, por €10 671 (£7 300), se refería a la pérdida de ingresos supuestamente sufrida por el dueño de un local, en la zona afectada, que se iba a alquilar a otras empresas (y no directamente a los turistas) pero que, según el demandante, no se pudo alquilar debido a los efectos negativos del siniestro del *Erika*. El Fondo de 1992 había rechazado la reclamación porque no cumplía los criterios de admisibilidad del Fondo, puesto que era 'una reclamación de turismo de segundo grado'.

En su sentencia, el Tribunal de Comercio indicó que su función era determinar si había daños y, en caso afirmativo, evaluarlos conforme a los criterios del derecho francés. El Tribunal halló que, en el derecho francés, una reclamación de indemnización es admisible si existe una relación de causalidad suficiente entre el suceso y los daños, y se demuestra que los daños no habrían ocurrido si no hubiese tenido lugar el suceso. En opinión del Tribunal, el siniestro del *Erika* fue la única causa de la contaminación y sus consecuencias económicas. El Tribunal indicó que no estaba sujeto a los criterios de admisibilidad estipulados por el Fondo de 1992 y ordenó al propietario del buque, la Steamship Mutual y al Fondo de 1992 pagar una indemnización al demandante por pérdida de ingresos de alquiler en la cuantía reclamada.

Las otras tres sentencias se referían a las reclamaciones de una persona que vendía y alquilaba máquinas para la fabricación de helados, de un hotel situado en Carnac y de un ostricultor de Morbihan. El Fondo de 1992 había rechazado estas reclamaciones porque los demandantes no habían demostrado que existiese una relación de causalidad suficiente entre la pérdida supuesta y la contaminación causada por el derrame de hidrocarburos del *Erika*. Tras haber hecho la misma declaración en cuanto a los criterios a aplicar, y manifestar que no estaba sujeto a los criterios del Fondo, el Tribunal de Comercio designó a un perito para investigar si existía una

[10] *Las sentencias se dictaron también contra el propietario del buque y la Steamship Mutual. Para no recargar el texto, se hace referencia sólo al Fondo de 1992.*

relación de causalidad entre la supuesta pérdida y la contaminación por hidrocarburos y, caso de haberla, determinar la pérdida.

El Fondo de 1992 apeló contra las cuatro sentencias.

En cuanto a la reclamación del propietario de un local en la zona que se alquilaba a otras empresas, en sentencia dictada en mayo de 2004 el Tribunal de Apelación rechazó la reclamación. En su sentencia, el Tribunal indicó que, si bien los criterios del Fondo de 1992 no eran vinculantes para los tribunales nacionales, el demandante no había demostrado que existía una relación de causalidad suficiente entre el suceso en cuestión y los daños supuestos, y el demandante tampoco había probado que existieran daños. El demandante no ha apelado contra la sentencia del Tribunal de Apelación.

En sentencia dictada en mayo de 2005, el Tribunal de Apelación rechazó la reclamación del demandante que vendía y alquilaba máquinas para la fabricación de helados. El Tribunal afirmó que tenía competencia para interpretar la noción de daños ocasionados por contaminación de conformidad con los Convenios de 1992 y para aplicarla a los casos particulares. El Tribunal consideró que los daños supuestos eran de carácter indirecto, y que no había certeza de que las dificultades para alquilar o vender equipo eran directamente causadas por la contaminación pero, en vista de la naturaleza particular del producto a vender, se podían relacionar con otras causas, tales como las situaciones del tiempo atmosférico, la geografía y el mercado. El Tribunal de Apelación halló que los demandantes no habían probado una relación de causalidad suficiente entre la pérdida supuesta y el siniestro del *Erika*, y tampoco había probado que se incurriera en pérdidas.

En mayo de 2005, el Tribunal de Apelación dictó también sentencias respecto a las reclamaciones del propietario del hotel situado en Carnac y el ostricultor de Morbihan. El Tribunal manifestó que los criterios de admisibilidad del Fondo de 1992 no eran vinculantes para los tribunales nacionales, pero podían con todo servir de referencia ('une référence d'ordre indicatif') para el juez nacional. El Tribunal manifestó que la controversia en ambos casos se refería a la cuestión de si las pérdidas en 2001 se debían a la contaminación, que había ocurrido hacia el final de 1999, lo cual era una cuestión de hecho que necesitaba una investigación técnica sobre la base de las pruebas facilitadas por las partes. El Tribunal de Apelación confirmó las decisiones del Tribunal de Comercio de que las reclamaciones eran admisibles en principio, y el nombramiento de peritos. El Tribunal de Apelación modificó el mandato de los peritos en el sentido de que éstos debían determinar si las pérdidas del hotel eran resultado de una disminución de los visitantes, en particular hombres de negocios y huéspedes extranjeros, y si las pérdidas del ostricultor habían sido resultado de una pérdida de confianza persistente de los consumidores respecto al marisco, en particular las ostras, debido a la contaminación causada por el siniestro del *Erika* o a otras causas. El Tribunal de Apelación devolvió las causas al Tribunal de Comercio de Lorient, que se espera dicte sus sentencias a comienzos de 2006.

Tribunal de Comercio de Lorient

Supermercados y hotel

El propietario de un supermercado de Quiberon y el propietario de un hotel de Carnac habían presentado reclamaciones por €50 217 (£35 000) y €108 740 (£75 000) respectivamente, relativas a pérdidas supuestamente sufridas en 2000 y 2001 a consecuencia del siniestro del *Erika*. El Fondo había evaluado las reclamaciones en €27 0 8 8 (£19 000) y €50 414 (£35 000) respectivamente, relativas a pérdidas en 2000, pero había rechazado las reclamaciones por pérdidas en 2001 porque no había existido una relación de causalidad suficiente entre las pérdidas supuestas y la contaminación por hidrocarburos resultante del siniestro del *Erika*.

El propietario de un supermercado de Belle-Ile había presentado reclamaciones por €127 949 (£87 900) y €68 000 (£46 700) respectivamente, por pérdidas supuestamente sufridas en 2000 y 2001 a consecuencia del siniestro del *Erika*. El Fondo de 1992 había evaluado las pérdidas de 2000 en €77 159 (£53 000) y las pérdidas de 2001 en €11 840 (£8 100).

En octubre de 2005, el Tribunal dictó sentencias respecto a estas reclamaciones. En sus sentencias el Tribunal afirmó que no estaba vinculado por los criterios de admisibilidad del Fondo y que su

Zona afectada por el siniestro del Erika

función era interpretar el concepto de 'daños ocasionados por contaminación' en los Convenios de 1992 y aplicar en cada caso determinando la existencia de una relación de causalidad suficiente entre el suceso y los daños. El Tribunal ordenó al propietario del buque, la Steamship Mutual y el Fondo pagar a los demandantes la cuantía de indemnización evaluada por el Fondo. Como no se habían establecido los hechos, el Tribunal nombró un experto judicial para determinar si había habido una reducción del giro en 2000 y 2001 comparado a años anteriores y para determinar si existía una relación de causalidad suficiente entre las pérdidas reclamadas y el siniestro del *Erika*.

En octubre de 2005, el Fondo se ofreció a pagar a los demandantes las cuantías que había evaluado, pero no han respondido a la oferta.

Tribunal de Comercio de Rennes

Un pescador y su asociación

Un pescador había presentado una reclamación de €8 027 (£5 500) relativa a la pérdida de ingresos debida al siniestro del *Erika*. El demandante había aceptado la evaluación hecha por el Fondo de 1992, el propietario del buque y la Steamship Mutual por €1 357 (£930). El demandante había recibido dos pagos provisionales de un total de €1 085 (£740) y había firmado recibos de pago y finiquito completos y finales con respecto a esa suma, dejando pendiente la cuantía de €272 (£160). Antes de efectuarse el último pago de indemnización, entabló proceso contra el Fondo argumentando que el acuerdo alcanzado con el Fondo de 1992 no era válido, reclamando indemnización por pérdidas de un total de €6 942 (£4 000).

Una asociación de demandantes se sumó a este proceso apoyando a este demandante, que es uno de sus socios. La asociación no presentó una reclamación específica por pérdida o daños causados por el siniestro del *Erika*, sino que reclamó contra el Fondo de 1992 la cuantía simbólica de €1 (£0,7) por daños inconcretos.

En sentencia dictada en marzo de 2005, el Tribunal rechazó la reclamación del demandante individual. El Tribunal consideró que, al firmar un recibo de pago y finiquito completo y final, el demandante había aceptado las condiciones del acuerdo propuesto y concertó un acuerdo transaccional válido según el derecho francés. El

Tribunal dictaminó que los recibos de pago y finiquito eran en todos los aspectos documentos transaccionales válidos, y según el Código Civil francés se consideraban como contratos por los cuales las partes terminaban una controversia existente o impedían que surgiera. El Tribunal concluyó por tanto que el acuerdo transaccional entre el demandante individual y el Fondo era válido y desestimó la acción judicial, manifestando que el demandante no tenía derecho a otra indemnización superior al saldo de la cuantía del acuerdo. Se indicó que la asociación de demandantes no había sufrido ningún daño que esté comprendido dentro del ámbito de los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992, y falló que su reclamación era inadmisible. El Tribunal manifestó además que las acciones judiciales del demandante individual y la asociación eran excesivas y les ordenó pagar una cuantía simbólica de €1 a cada una de las siguientes entidades: el propietario del buque, la Steamship Mutual y el Fondo.

El demandante individual y la asociación han apelado contra la sentencia.

Alquiler de propiedades y crepería

Un demandante de Finisterre había presentado una reclamación de €77 467 (£52 000) por pérdida de ingresos de dos actividades comerciales en 2000 y 2001, a saber alquiler de propiedades amuebladas a turistas y explotación de una crepería. El Fondo de 1992 había evaluado la reclamación para el año 2000 en €13 819 (£9 000), comparada con la cuantía reclamada de €29 367 (£19 893), y había rechazado la reclamación de 2001 porque el siniestro del *Erika* no había tenido un impacto negativo en el turismo de la zona en 2001 y porque no existía una relación de causalidad entre la pérdida supuestamente sufrida en 2001 y la contaminación resultante del siniestro del *Erika*.

En sentencia dictada en junio de 2005, el Tribunal estuvo de acuerdo con la evaluación del Fondo de 1992 de las pérdidas en 2000. El Tribunal consideró, no obstante, que si bien la cuantía reclamada para 2001 parecía exagerada, no era poco realista creer que el efecto psicológico de la contaminación causada por el siniestro del *Erika* pudiera haber influido en la temporada turística de 2001. El Tribunal manifestó, sin embargo, que no tenía suficiente información para poder evaluar la cuantía de las pérdidas en 2001. El Tribunal pidió a los expertos del Fondo que evaluaran la reclamación para ese año en lo que se refiere a ambas actividades comerciales. Los expertos del Fondo de 1992 han evaluado la reclamación como pidió el Tribunal y el Fondo hará una propuesta de acuerdo transaccional al demandante.

Puertos pesqueros

Una Cámara de Comercio había presentado una reclamación de €16 470 (£11 000) por costes adicionales contraídos a consecuencia del siniestro del *Erika*. De la cuantía reclamada, €1 703 (£1 151) se relacionaba con una serie de análisis del agua del mar por contaminación debida a hidrocarburos en puertos a lo largo de la costa sur de Finisterre, y €13 589 (£9 184) se relacionaba con los costes de un aumento en el consumo de agua dulce empleada para limpiar las dependencias de una lonja del pescado. La reclamación había sido evaluada por el Fondo de 1992 en €7 065 (£4 800), de las cuales €1 093 (£740) eran por concepto de los análisis del agua del mar y €4 789 (£3 236) por el aumento en el consumo de agua dulce. En su evaluación, el Fondo había excluido el coste de los análisis del agua del mar, que se habían llevado a cabo en dos puertos localizados fuera de la zona afectada por la contaminación.

En sentencia dictada en junio de 2005, el Tribunal estuvo de acuerdo con la evaluación del Fondo de 1992 de la parte de la reclamación relativa a un aumento en el consumo de agua dulce. En cuanto a los análisis del agua del mar, el Tribunal observó, sin embargo, que las autoridades habían dado instrucciones de que esos análisis se llevasen a cabo a lo largo de toda la costa sur de Finisterre. El Tribunal falló que no se debían descartar los análisis del agua del mar llevados a cabo en los puertos de la zona, incluso si los hidrocarburos no llegaron a afectarlos. El Tribunal consideró que habían estado justificados los análisis en esos puertos, y debían haberse incluido en la evaluación. Por consiguiente, el Tribunal pidió a las partes que volviesen a evaluar la reclamación en consecuencia.

Los expertos del Fondo de 1992 han vuelto a evaluar la reclamación de los análisis del agua del mar teniendo en cuenta la decisión del Tribunal a este respecto, y se ha alcanzado un acuerdo con el demandante.

Reclamación de un estudiante que no había logrado obtener el empleo esperado

Una reclamación por pérdida de ingresos de €978 (£670) había sido presentada por un estudiante que, al contrario de lo que había sucedido en 1998 y 1999, no había sido empleado en el verano de 2000 en un camping de Névez, Departamento de Finisterre, como ayudante de cocina. Esta reclamación había sido rechazada por el Fondo de 1992 porque no existía una relación de causalidad suficiente entre la pérdida supuesta y la contaminación por hidrocarburos resultante del siniestro del *Erika*.

El estudiante llevó su reclamación al Tribunal sosteniendo que, si no hubiera sido por el siniestro del *Erika*, habría sido empleado como en años anteriores en el camping. Sostuvo que, como vivía en Névez donde estaba situado el camping, le era inconcebible trabajar en ninguna otra zona, ya que los costes que habría contraído hubieran absorbido la mayor parte de su sueldo. Señaló además que, como los trabajadores estacionales eran contratados muchos meses antes, era demasiado tarde para que encontrara un trabajo alternativo cuando se había demostrado que la temporada turística de 2000 se vería afectada por la contaminación ocasionada por hidrocarburos.

En el proceso, el Fondo de 1992 argumentó que la reclamación no cumplía los criterios de admisibilidad del Fondo y que, en todo caso, como trabajador estacional, el estudiante debiera haber podido encontrar trabajo fuera de la zona afectada por el derrame de hidrocarburos.

El Tribunal observó que el camping estaba situado en la zona contaminada y que sus actividades habían sido sumamente afectadas por el derrame de hidrocarburos. El Tribunal concluyó por tanto que la actividad del estudiante en el camping estaba altamente integrada con la economía de la zona afectada, que como estudiante dependía altamente de su empleo y que no podía haber tomado otro empleo como ayudante de cocina, ya que ello le habría obligado a dejar el lugar donde vivían sus padres, y que por esta razón no le habría sido posible encontrar otro empleo similar. El Tribunal, por lo tanto, aceptó la reclamación y ordenó al propietario del buque, la Steamship Mutual y el Fondo de 1992 que pagasen la cuantía reclamada de €978 (£650) más los intereses legales y una cuantía de €3 000 (£2 000) en concepto de costas. El Tribunal decidió asimismo que la sentencia fuese de cumplimiento obligatorio inmediato tanto si se apelase como si no.

En su sesión de octubre de 2005, el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 consideró si habría de apelar contra la sentencia. El Comité tomó nota de las consideraciones previas del Comité Ejecutivo del Fondo de 1971 al respecto en el contexto de los siniestros del *Aegean Sea* y el *Braer*, y las consideraciones por el 7º Grupo de Trabajo intersesiones del Fondo de 1971 y la Asamblea del Fondo de 1971. Cuando, en junio de 1993, el Comité Ejecutivo del Fondo de 1971 había examinado determinadas reclamaciones resultantes de los siniestros del *Aegean Sea* y el *Braer* presentadas por empleados en plantas de elaboración de pescado, explotaciones mitilícolas y plantas depuradoras de marisco que habían sido puestos en trabajos a tiempo parcial o despedidos, había opinado que las pérdidas sufridas por los empleados eran un resultado más indirecto de la contaminación que las pérdidas sufridas por las compañías o los autónomos, ya que las pérdidas de los empleados eran el resultado de que sus patronos fueran afectados por las consecuencias de un derrame y por lo tanto tuvieran que reducir su mano de obra. Se había hecho referencia al hecho de que, si bien el Comité Ejecutivo del Fondo de 1971 había aceptado en una sesión anterior reclamaciones respecto a plantas de elaboración de pescado, las pérdidas sufridas por sus empleados se habían considerado como un paso más remoto que las pérdidas sufridas por los elaboradores de pescado. El Comité había llegado a la conclusión de que tales pérdidas no se podían considerar como 'daños causados por contaminación', y por consiguiente no estaban comprendidas dentro de la definición de 'daños ocasionados por contaminación'.

Cuando el Fondo de 1971 había examinado esta cuestión, se habían dividido las opiniones tanto en el Comité Ejecutivo como en el Grupo de Trabajo intersesiones. Por una parte se había argumentado que las pérdidas sufridas por los empleados despedidos eran un resultado más indirecto de la contaminación que las pérdidas sufridas por las compañías y los autónomos, y que tales pérdidas no se podían considerar como daños ocasionados por contaminación. Por otra parte se había sugerido que el criterio decisivo debería ser si la actividad en cuestión había sido afectada por el derrame y no la estructura corporativa. Durante los debates en el Grupo de Trabajo, algunas delegaciones habían sostenido que la acción del patrono de despedir al personal

debería considerarse como medidas adoptadas para reducir al mínimo sus pérdidas, y que las pérdidas sufridas por los empleados deberían considerarse, por consiguiente, como 'pérdidas o daños causados por medidas preventivas' que darían derecho a indemnización en virtud del artículo I.6 del Convenio de Responsabilidad Civil. Como se indica antes, el Comité Ejecutivo había adoptado la decisión de que las reclamaciones de esos empleados no eran admisibles, y que por tanto ésta había sido la política de los FIDAC. La Asamblea del Fondo de 1992 había decidido, en junio de 1996, que los criterios hasta entonces estipulados por el Comité Ejecutivo del Fondo de 1971 deberían ser aplicados por el Fondo de 1992 en su consideración de la admisibilidad de las reclamaciones.

En la sesión de octubre de 2005 del Comité, el Director expresó la opinión de que la cuestión decisiva era si existía una relación de causalidad suficientemente cercana entre la contaminación y las pérdidas sufridas por los empleados que habían sido despedidos o puestos en trabajos a tiempo parcial y por consiguiente habían sufrido lo que se conoce como 'pérdida puramente económica' (es decir, pérdida económica sufrida por personas cuyos bienes no han sido contaminados por los hidrocarburos).

Durante el debate del Comité en octubre de 2005, algunas delegaciones que habían estado a favor de admitir las reclamaciones de los empleados cuando fueron examinadas por el Comité Ejecutivo del Fondo de 1971 en relación con los siniestros anteriores y examinadas de nuevo por el 7º Grupo de Trabajo intersesiones, reafirmaron su opinión de que las reclamaciones de los empleados que habían sido despedidos deberían ser admisibles en principio. Aquellas delegaciones consideraron, sin embargo que debía establecerse una distinción entre los trabajadores que tuvieran un contrato de empleo y los que meramente tuvieran una expectativa de empleo. Se señaló que el estudiante estaba en la última categoría, que existía una relación de causalidad insuficiente entre las pérdidas y la contaminación y que por tanto su reclamación era inadmisible.

La mayoría de las delegaciones consideraron que, pese al hecho de que la reclamación era por una cuantía reducida en comparación con los probables costes jurídicos involucrados en una apelación, estaba en juego una importante cuestión de principio y por tal razón era necesario ir adelante con la apelación. Aquellas delegaciones consideraron que, debido a que la reclamación se basaba meramente en una expectativa de empleo, el factor decisivo era la falta de una relación de causalidad y no una cuestión de si era o no una 'reclamación de turismo de segundo grado'.

Aunque había apoyo insuficiente por revisar la política del Fondo en ese momento en cuanto a la admisibilidad de las reclamaciones de los empleados despedidos o cesantes, varias delegaciones señalaron que los criterios de admisibilidad del Fondo no eran inamovibles y que sería apropiado revisar los criterios de vez en cuando a fin de garantizar que siguieran siendo pertinentes y actualizados.

El Comité decidió que no se debe modificar la política del Fondo sobre las reclamaciones por pérdidas sufridas por empleados que han sido despedidos temporalmente, puestos en trabajos a tiempo parcial o cesantes y que el Fondo debería continuar rechazando tales reclamaciones. Por tanto se encargó al Director que apelara contra la sentencia, lo que se hizo en noviembre de 2005.

Sindicato de productores de sal

Un sindicato de productores de sal había presentado una reclamación subrogada por €16 327 (£11 200) relativa a los pagos anticipados efectuados por el sindicato a 51 socios por gastos excepcionales de restablecimiento de las salinas en 2001 que había sido necesario a consecuencia del siniestro del *Erika*. El sindicato había argumentado que el comienzo de la producción de sal se había retrasado en dos meses comparado con las temporadas normales debido a la necesidad de restablecer las salinas que, a consecuencia del siniestro, habían sufrido de la proliferación de animales y plantas dañinos. Un informe de un profesor del Laboratorio de Biología Marina de Nantes había concluido que esta proliferación no había sido causada por el siniestro del *Erika* sino por la lluvia excepcionalmente fuerte entre las temporadas de cosecha de 2000 y 2001. Por consiguiente, el Fondo rechazó esta reclamación.

En sentencia dictada en octubre de 2005, el Tribunal halló que, a la luz de los informes de los expertos, el demandante no había establecido una relación de causalidad suficiente entre las pérdidas

supuestas y la contaminación de hidrocarburos resultante del siniestro del *Erika* y rechazó la reclamación.

El demandante no ha apelado contra la sentencia.

Tribunal de Comercio de Saint Brieuc

Empresario de camping
En septiembre de 2004, el Tribunal dictó sentencia respecto a una reclamación de €33 265 (£24 000) por una persona que explotaba un camping en Côtes d'Armor, que está situado en la parte norte de Bretaña, con respecto a pérdidas supuestamente sufridas en 2001 a consecuencia del siniestro del *Erika*.

El empresario de este camping había presentado anteriormente una reclamación respecto a pérdidas sufridas en 2000. Esta reclamación anterior fue acordada en €15 883 (£11 000) y esa suma fue pagada por el Fondo de 1992 al demandante en diciembre de 2002. El Fondo había considerado que, si bien este camping está situado en la parte norte de Bretaña, es decir fuera de la zona directamente afectada por el derrame del *Erika*, el derrame había tenido como consecuencia pérdidas comerciales en la temporada de 2000. No obstante, con pocas excepciones, no quedaba contaminación en las playas de Bretaña una vez terminada la temporada de 2000. Por esta razón, el Fondo de 1992 había rechazado la reclamación por pérdidas durante la temporada de 2001 fundándose en que cualquier pérdida comercial sufrida por el empresario de este camping durante aquella temporada no era resultado de la contaminación de las playas causada por el *Erika*.

Con todo, el Tribunal halló que la reclamación era admisible, ya que consideró que la reducción del giro comercial en 2001, comparado con 1999, fue causada por el siniestro del *Erika* y adjudicó al demandante la cuantía de €26 719 (£18 000).

El Fondo de 1992 ha apelado contra la sentencia.

Tribunal de Comercio de Vannes

Agencia de contratación de trabajadores temporeros
Una agencia de contratación de trabajadores temporeros en los sectores de la agricultura y la ostricultura había presentado una reclamación por €48 198 (£33 100) relativa a la pérdida de ingresos en 2000. El Fondo de 1992 había rechazado la reclamación por no haber una relación de causalidad suficiente entre las pérdidas supuestas y la contaminación.

En sentencia dictada en junio de 2005, el Tribunal manifestó que, en virtud de la Constitución francesa, el Convenio de Responsabilidad Civil y el Convenio del Fondo de 1992 tienen precedencia sobre las leyes francesas. El Tribunal señaló que, a fin de armonizar los principios de indemnización, los órganos rectores del Fondo habían establecido criterios de admisibilidad de las reclamaciones que se indican en el Manual de Reclamaciones, en particular que, para que una reclamación sea admisible, debe haber una relación de causalidad suficiente entre la contaminación y las pérdidas o los daños supuestamente sufridos por el demandante. En la sentencia se manifestó que los criterios de admisibilidad de reclamaciones establecidos por el Fondo hacen posible determinar si había una relación de causalidad suficiente, a saber la proximidad geográfica entre la actividad del demandante y la contaminación, el grado en que el demandante dependía económicamente de un recurso afectado, la posibilidad de que el demandante dispusiera de otras fuentes de suministro u oportunidades comerciales, y el grado en que la actividad comercial del demandante formaba parte integral de la actividad económica dentro de la zona afectada por el derrame.

El Tribunal observó que la actividad del demandante concernía en particular al sector de la agricultura. El Tribunal dictaminó que el demandante no había demostrado que la reducción de la cifra de negocios fuera causada por el siniestro del *Erika*. Por esta razón, el Tribunal rechazó la reclamación.

El demandante no ha apelado contra la sentencia.

Crepería
El propietario de una crepería de Morbihan había presentado una reclamación por €52 806 (£36 000) relativa a la pérdida de ingresos supuestamente sufrida debido al siniestro del *Erika*. La reclamación había sido rechazada por el Fondo de 1992 porque, habiendo comprado la crepería el 31 de mayo de 2000, es decir seis meses después de tener lugar el siniestro del *Erika*,

estando el demandante plenamente consciente de las consecuencias que el siniestro podría tener para su actividad comercial.

En su sentencia, dictada en junio de 2005, el Tribunal observó la postura adoptada por los órganos rectores del Fondo de 1992, es decir que para que una reclamación sea admisible debe haber una relación de causalidad suficiente entre la contaminación y las pérdidas o daños supuestamente sufridos por el demandante. El Tribunal se refirió a los criterios de admisibilidad establecidos por los órganos rectores para las reclamaciones por pérdida puramente económica. El Tribunal observó que el demandante había comprado el negocio con plena conciencia de que había tenido lugar el siniestro y de las consecuencias que podría tener para su actividad. El Tribunal dictaminó que el demandante no había probado que la reducción de la cifra de negocios fuera consecuencia de la contaminación y, por esta razón, rechazó la reclamación.

El demandante ha apelado contra la sentencia.

Restaurante/crepería

El propietario de un restaurante/crepería de Morbihan había presentado reclamaciones por pérdida de ingresos en 2000 y 2001 por un total de €53 748 (£36 900). Las reclamaciones relativas a las pérdidas en 2000, por la cuantía de €35 748 (£24 500), cubren todo el año civil. El Fondo de 1992 había adoptado el parecer de que el siniestro del *Erika* sólo afectó a la industria de turismo hasta el final de la temporada turística a fines de noviembre de 2000 y había aceptado la reclamación como admisible en principio para ese periodo, pero había rechazado la parte de la reclamación relativa a diciembre de 2000. El Fondo había evaluado la parte admisible de la reclamación en €12 304 (£8 500). El Fondo había rechazado la parte de la reclamación por pérdidas o daños supuestamente sufridos en 2001 porque el siniestro no había afectado al negocio del demandante durante ese año.

En su sentencia, dictada en junio de 2005, el Tribunal se refirió al hecho de que, para armonizar los principios de indemnización, los órganos rectores del Fondo habían establecido criterios de admisibilidad de las reclamaciones, que figuran en el Manual de Reclamaciones, en particular que debe haber una relación de causalidad suficiente entre la contaminación y las pérdidas o daños supuestamente sufridos por el demandante.

El Tribunal dictaminó que, en cuanto a la reclamación relativa a 2000, el demandante tenía derecho a indemnización por pérdidas sufridas durante el periodo enero – noviembre, que corresponde a la temporada turística. La evaluación de las pérdidas por el Fondo fue aceptada por el Tribunal, que la consideró bien fundada.

En cuanto a la reclamación de 2001, el Tribunal falló que el demandante no había probado que hubiera sufrido pérdidas durante ese año y que, al contrario, el Fondo de 1992 había proporcionado pruebas que indicaban que la reducción de la cifra de negocios en 2001 y 2002 se debió a factores distintos del siniestro del *Erika*. Por esta razón, el Tribunal rechazó esta reclamación.

El demandante ha apelado contra la sentencia.

Comerciante de pescado

Un comerciante de pescado había presentado una reclamación de €5 182 (£3 600) relativa a la pérdida de ingresos en enero y febrero de 2000 debido al siniestro del *Erika*. El Fondo había evaluado la reclamación en €5 132 (£3 500), y esa cuantía fue pagada al demandante. El demandante presentó una reclamación adicional de €8 062 (£5 500) relativa a la pérdida de ingresos por el periodo del 1 de marzo al 31 de octubre de 2000. El Fondo había evaluado aquella reclamación en €476 (£330) basándose en que el Fondo no había tenido en cuenta la mano de obra adicional contratada por el demandante solamente en agosto de 2000 para el cálculo de la pérdida de ingresos en 2000. El demandante rechazó esta oferta y posteriormente presentó una reclamación en el Tribunal de Comercio de Vannes por €9 088 (£6 200) relativa al 20% de la cuantía de transacción y pago de su reclamación inicial y pérdida de ingresos por el periodo del 1 de marzo al 31 de octubre de 2000 debido al siniestro del *Erika*.

En sentencia dictada en diciembre de 2005, el Tribunal aceptó el cálculo de la pérdida del demandante. El Fondo no apelará contra la

sentencia.

Tribunal de lo civil de París

Ostricultor

Un ostricultor del Loira Atlántico había incoado una acción respecto a una reclamación por un total de €35 000 (£24 000), relativa a la reducción de ventas durante el periodo octubre 2000 – abril 2001 y la consiguiente terminación de su actividad ostrícola a consecuencia del siniestro del *Erika*. El Fondo de 1992 había rechazado la reclamación porque no había relación de causalidad entre el siniestro del *Erika* y las pérdidas supuestas, ya que la reclamación se refería a un periodo durante el cual no había vedas administrativas de la maricultura de la zona. El demandante ya había sido indemnizado por el Fondo con una cuantía total de €46 148 (£31 700) correspondiente a pérdidas contraídas durante el periodo de enero a septiembre de 2000.

En sentencia pronunciada en febrero de 2005, el Tribunal consideró que el demandante ya había sido indemnizado por las pérdidas originadas en las vedas de la recogida de maricultura y en una reducción del número de visitantes a la zona afectada debido al siniestro del *Erika* cuyo resultado fue una disminución de las ventas de los productos del demandante. El Tribunal sostuvo que el demandante no podía probar que la reducción de ventas después de septiembre de 2000 y la consiguiente terminación de su actividad ostrícola eran consecuencia del siniestro del *Erika*, ya que las pruebas presentadas demostraban que el demandante había decidido cambiar de actividad profesional cuando el mercado ostrícola había logrado, a partir de octubre de 2000, un nivel de ventas similar al de antes del siniestro. Por tal razón se rechazó la reclamación.

El demandante no ha apelado contra la sentencia.

Organización para la protección de las aves marinas

Una organización para la protección de las aves había presentado una reclamación de €242 041 (£166 000), relativa a los costes de limpieza de las aves contaminadas por petróleo en la costa atlántica francesa tras el siniestro del *Erika*. Esta reclamación había sido rechazada por el Fondo de 1992 porque la organización ya había sido indemnizada por el Gobierno francés en virtud del Plan Nacional francés para contingencias (Plan POLMAR), por Total SA y por donantes privados.

En sentencia pronunciada en febrero de 2005, el Tribunal tomó nota de que la organización ya había recibido del Gobierno francés, de Total SA y de donantes privados una cuantía total de €1 744 322 (£1,2 millones). El Tribunal sostuvo que el Fondo tenía obligación de indemnizar solamente por pérdidas en que se incurriera efectivamente y concluyó que el demandante no había probado ninguna pérdida que no hubiese sido indemnizada, y por tal razón rechazó la reclamación.

El demandante ha apelado contra la sentencia.

Vendedor de postales

Una empresa que vendía postales y carteles en Bretaña había presentado una reclamación de €23 572 (£16 200), relativa a la pérdida de ingresos supuestamente sufrida a consecuencia del siniestro del *Erika*. Esta reclamación había sido rechazada por el Fondo de 1992 porque el demandante abastecía de bienes y servicios a otras empresas del sector de turismo pero no directamente a los turistas, y que por tanto no había una relación de causalidad suficientemente cercana entre la contaminación y la pérdida supuesta.

En sentencia dictada en febrero de 2005, el Tribunal se refirió específicamente a los criterios de admisibilidad del Fondo de las reclamaciones por pérdida puramente económica. El Tribunal consideró en particular que el Fondo había definido los criterios de admisibilidad como los que requieren un grado razonable de proximidad entre la contaminación y la pérdida o daños incurridos por el demandante, y que debía tenerse en cuenta la proximidad geográfica entre la actividad del demandante y la contaminación, el grado en que el demandante era económicamente dependiente de un recurso afectado, la medida en que el demandante contaba con otras fuentes de abastecimiento u oportunidades comerciales, y la medida en que la actividad comercial del demandante formaba parte integral de la actividad económica en la zona afectada por el derrame.

El Tribunal observó que el Fondo de 1992 distingue entre, por una parte, los demandantes

que venden bienes o servicios directamente a los turistas, y cuya actividad comercial fuera directamente afectada por una reducción de visitantes a la zona afectada por un derrame de hidrocarburos y, por la otra, los que facilitan bienes o servicios a otras empresas del sector de turismo, pero no directamente a los turistas. El Tribunal dictaminó que, en este último caso, el Fondo de 1992 había considerado que en general no había un grado suficiente de proximidad entre la contaminación y las pérdidas supuestamente sufridas por los demandantes, y que las reclamaciones de este tipo no serían normalmente admisibles en principio. El Tribunal observó que el demandante pertenecía a este último sector, ya que no vendía sus bienes directamente a los turistas sino únicamente a otras empresas de la categoría turística. El Tribunal observó además que el demandante no vendía sus productos únicamente a empresas de Bretaña sino también en gran medida a empresas de varias otras partes de Francia. El Tribunal falló que el demandante no cumplía las condiciones determinadas por el Fondo de 1992 para tener derecho a indemnización, y por lo tanto rechazó la reclamación.

El demandante no apeló contra la sentencia.

Agente inmobiliario

Un agente inmobiliario había presentado una reclamación de €115 036 (£79 000), relativa a la pérdida de ingresos a consecuencia de la reducción de las actividades anuales y estacionales del alquiler y por una reducción de las ventas de bienes inmuebles en la zona afectada supuestamente debido al siniestro del *Erika*. El Fondo de 1992 había rechazado la reclamación en lo que se refiere a la reducción de las actividades anuales del alquiler y la reducción de las ventas de bienes inmuebles por razón de que el siniestro del *Erika* no tuvo un impacto a largo plazo en la actividad económica en la zona, y que la decisión de los clientes en perspectiva de alquilar con carácter anual o de comprar propiedades sólo se aplazó a consecuencia de las operaciones de limpieza. La reclamación por pérdidas incurridas en la actividad estacional del alquiler tras el siniestro había sido evaluada por el Fondo de 1992 en €9 129 (£6 300), y se había efectuado un pago por esa cuantía al demandante.

En sentencia dictada en febrero de 2005, el Tribunal rechazó la parte de la reclamación relativa a la pérdida de ingresos por reducción de las actividades anuales del alquiler. El Tribunal consideró que no se había demostrado que la actividad anual del alquiler, que representaba solamente el 8% del giro del demandante, dependiese del número de turistas que visitaban la zona afectada y que, por lo tanto, este concepto no era admisible para la indemnización.

El Tribunal rechazó también la parte de la reclamación relativa a la pérdida de ingresos a consecuencia de la reducción de las ventas de bienes inmuebles en la zona afectada, ya que el demandante no había probado que el siniestro del *Erika* hubiese tenido un efecto duradero en las ventas de inmuebles. El Tribunal se mostró de acuerdo con la opinión del Fondo de 1992 de que la compra de inmuebles es una inversión a largo plazo que puede verse afectada a corto plazo por un suceso como el siniestro del *Erika*, pero que su efecto sólo podía ser el retrasar la decisión de comprar inmuebles hasta que concluyeran las operaciones de limpieza. El Tribunal consideró además que la decisión de comprar inmuebles depende directamente de otros factores tales como el precio de venta, el nivel de las tasas de interés y la posibilidad de obtener préstamos.

El Tribunal falló que el demandante tenía derecho a indemnización por pérdidas resultantes de la reducción de la actividad anual del alquiler por €9 129 (£6 300), pero que no se podía dictar decisión a ese respecto puesto que el Fondo ya había pagado esa suma al demandante.

El demandante no apeló contra la sentencia.

Construcción y venta de avionetas ultraligeras

Una empresa cuya actividad principal era la construcción y venta de avionetas ultraligeras y la venta de equipo para tales avionetas había presentado una reclamación por €142 185 (£97 700). Como actividad secundaria, la empresa se dedicaba al arrastre aéreo de pancartas publicitarias en el Loira Atlántico. La reclamación guardaba relación con la pérdida de ingresos derivada de esta última actividad supuestamente sufrida de 2000 a 2003 como resultado del siniestro del *Erika*. Esta reclamación había sido rechazada por el Fondo de 1992 basándose en que el demandante suministraba bienes y prestaba servicios a otras empresas del sector turístico pero no directamente a los turistas, y que por

consiguiente no había relación de causalidad suficiente entre la contaminación y la supuesta pérdida.

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

El demandante ha apelado contra la sentencia.

Tribunal de Comercio de La Roche-sur-Yon

Minorista de equipo de deporte náutico

Una empresa que vendía equipo de deporte náutico había presentado una reclamación de €19 291 (£13 300) por pérdidas sufridas en 2000 a consecuencia del siniestro del *Erika*, en su doble actividad de ventas de ese equipo a los turistas y a escuelas de vela en la Vandea. El Fondo de 1992 había evaluado la reclamación por pérdida de ingresos debido a la reducción de ventas a los turistas en €549 (£370), pero había rechazado la reclamación por pérdida de ventas a las escuelas de vela porque esas ventas se relacionaban con servicios prestados a otras empresas del sector de turismo, pero no directamente a los turistas y que, por tal razón, no existía una relación de causalidad suficiente entre la contaminación y la pérdida supuesta.

En una sentencia pronunciada en septiembre de 2005, el Tribunal afirmó que no estaba sujeto a los criterios de admisibilidad del Fondo de 1992. El Tribunal afirmó que incumbía al Tribunal interpretar el concepto de 'daños ocasionados por contaminación' en los Convenios de 1992 y aplicarlo a la reclamación concreta determinando si había una relación de causalidad suficiente entre el suceso que llevó a los daños ('le fait générateur') y las pérdidas sufridas, y evaluando el alcance de los daños sufridos por las víctimas según los criterios del derecho francés. El Tribunal falló que no había duda de que existía un nexo causal directo entre la contaminación causada por el siniestro del *Erika* y las pérdidas sufridas, y que no se podía dudar de éstas. Por estas razones, el Tribunal aceptó la cuantía reclamada en su totalidad y ordenó al Fondo indemnizar al demandante en consecuencia.

El Fondo de 1992 ha apelado contra la sentencia.

Actividades de alquiler estacional

El Tribunal dictó cuatro sentencias que guardan relación con reclamaciones de agencias inmobiliarias de la Vandea por pérdidas sufridas en su actividad de alquiler estacional de apartamentos y villas amuebladas en 2000, supuestamente como resultado de la disminución del número de turistas en la zona afectada debido al siniestro del *Erika*. El Fondo había evaluado las pérdidas, con respecto a tres de las reclamaciones, en cuantías inferiores a las reclamadas. La cuarta reclamación había sido rechazada por el Fondo de 1992 ya que, en su opinión, el demandante no había demostrado

ninguna pérdida.
En las cuatro sentencias, el Tribunal realizó las mismas declaraciones que respecto a las reclamaciones del minorista de equipo de deporte náutico sobre los criterios de admisibilidad del Fondo de 1992 y la interpretación del concepto de 'daños ocasionados por contaminación' de los Convenios de 1992. El Tribunal señaló que no se habían suscitado dudas en cuanto a la existencia de una relación de causalidad entre la contaminación ocasionada por el siniestro del *Erika* y las pérdidas sufridas. El Tribunal estimó que no se podía calcular la evaluación de la pérdida basándose únicamente en el número de solicitudes de alquiler de propiedades presentadas por propietarios y recibidas por los agentes inmobiliarios, sino que se debería tener en cuenta además el número de semanas que se habían alquilado los apartamentos o las casas. Por lo tanto, el Tribunal concedió las cuantías íntegras reclamadas a tres de los cuatro demandantes y decidió que se diese cumplimiento inmediato a las sentencias, independientemente de si se apelaba contra ellas o no. En el caso del demandante cuya reclamación había sido rechazada por el Fondo de 1992, el Tribunal le concedió una cuantía de €11 696 (£8 000), frente a la cuantía reclamada de €25 383 (£17 400).

Antes de decidir si debería apelar contra las sentencias, que no se referían a los criterios de admisibilidad del Fondo sino a la cuantía, el Fondo de 1992 ha pedido a sus expertos que examinen las sentencias. Tras examinar las sentencias, los expertos del Fondo expresaron el parecer de que las cuantías concedidas por el Tribunal no eran razonables. Por consiguiente, el Fondo apeló contra las cuatro sentencias.

Tribunal de Comercio de Brest

Ostricultor
En febrero de 2005, el Tribunal de Comercio de Brest dictó sentencia respecto a una reclamación por €83 265 (£57 200) de un ostricultor del Norte de Finisterre. La reclamación, relativa a la pérdida supuesta de ingresos, había sido rechazada por el Fondo de 1992 porque no había grado razonable de proximidad entre la contaminación y la pérdida supuesta, y que en todo caso no se había probado ninguna pérdida.

En su sentencia, el Tribunal manifestó que, en virtud de la Constitución francesa, el Convenio de Responsabilidad Civil y el Convenio del Fondo de 1992 tienen precedencia sobre las leyes francesas. Manifestó asimismo que el demandante había sobrevalorado deliberadamente su pérdida, que la actividad comercial estaba localizada en el Norte de Finisterre, es decir lejos de la zona afectada por el derrame del *Erika*, y que el demandante no dependía económicamente del recurso afectado. El Tribunal halló que la reclamación no cumplía ninguno de los criterios para la admisibilidad de las reclamaciones por pérdida puramente económica establecidos por el Fondo, y por esta razón rechazó la reclamación.

El demandante no ha apelado contra la sentencia.

Tribunal de lo civil de Sables d'Olonne

Bar
En marzo de 2005, el Tribunal dictó sentencia respecto a una reclamación por €53 852 (£37 000) del propietario de un bar.

El Fondo de 1992 había aceptado como admisible la parte de esta reclamación relativa a la pérdida de ingresos y gastos adicionales, y había evaluado las pérdidas en €30 292 (£20 800). El Fondo había pagado esta cuantía al demandante.

La otra parte de la reclamación era relativa a las pérdidas supuestamente sufridas en relación con la venta del negocio por el demandante que, según éste, había perdido valor a consecuencia del siniestro del *Erika*. Esta parte de la reclamación había sido rechazada por el Fondo de 1992 porque no había una relación de causalidad suficiente entre la reducción del precio de venta y el siniestro del *Erika*.

El Tribunal halló que la pérdida de ingresos y los gastos adicionales contraídos por el demandante habían sido indemnizados íntegramente por el Fondo de 1992 y que por tanto el demandante había quedado en la misma situación económica en que hubiera estado si no hubiera ocurrido el siniestro. El Tribunal consideró que no había una relación de causalidad entre la contaminación causada por el siniestro del *Erika* y la decisión adoptada por el demandante de vender su negocio. Por estas razones se rechazó la reclamación.

El demandante no ha apelado contra la

sentencia.

Otros juicios

Varias reclamaciones fueron rechazadas por los tribunales porque el demandante no había probado ninguna pérdida, por ejemplo las sentencias del Tribunal de Comercio de Lorient (vendedor de carne al por mayor, bar, camping, escultor) y del Tribunal de Comercio de París (ostricultor). Otras reclamaciones fueron rechazadas porque los tribunales hallaron que no existía relación de causalidad suficiente entre las pérdidas y el derrame de hidrocarburos del *Erika*, por ejemplo las sentencias del Tribunal de Comercio de Rennes (fabricante de carteles, crepería). En algunos casos los tribunales estaban de acuerdo con las evaluaciones de las pérdidas por el Fondo o evaluaron las pérdidas en cuantías muy próximas a las evaluaciones del Fondo, si bien éstas eran muy inferiores a las cuantías reclamadas. A este respecto se hace referencia a las sentencias del Tribunal de Comercio de Rennes (ostricultor), Tribunal de Comercio de Saint Brieuc (camping), Tribunal de lo civil de Saint-Nazaire (tienda de equipo deportivo, propiedad situada en la playa) y Tribunal de Comercio de Vannes (crepería, hotel/restaurante).

14.4 AL JAZIAH 1

(Emiratos Árabes Unidos, 24 de enero de 2000)

Véanse las páginas 66-67.

14.5 SLOPS

(Grecia, 15 de junio de 2000)

El siniestro

La instalación de recepción de hidrocarburos de desecho matriculada en Grecia *Slops* (10 815 AB) con una carga de unos 5 000 m^3 de agua oleosa, de los cuales entre 1 000 y 2 000 m^3 se creía eran petróleo, sufrió una explosión y se incendió en un fondeadero del puerto del Pireo (Grecia). Se derramó del *Slops* una cantidad desconocida, pero importante de hidrocarburos, parte de los cuales ardieron en el incendio que siguió.

El *Slops* no tenía seguro de responsabilidad conforme al artículo VII.1 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992.

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

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

El *Slops*, que fue matriculado en el Registro de Buques del Pireo en 1994, estaba originalmente proyectado y construido para el transporte de hidrocarburos a granel como carga. En 1995, fue objeto de una transformación importante, en el transcurso de la cual se le separó la hélice y sus máquinas fueron desactivadas y oficialmente precintadas. Se indicó que la finalidad de precintar las máquinas y separar la hélice había sido modificar la categoría de la embarcación de buque a instalación flotante para la recepción y tratamiento de desechos oleosos. Desde la transformación, el *Slops* parece haber estado permanentemente fondeado en la ubicación actual y ha sido utilizado exclusivamente como unidad de almacenamiento y tratamiento de desechos oleosos. La Autoridad Portuaria local confirmó que el *Slops* había estado permanentemente fondeado desde mayo de 1995 sin equipo de propulsión. Se tenía entendido que los residuos oleosos recuperados de las lavazas tratadas fueron vendidos como combustible de calidad inferior.

En julio de 2000, el Comité Ejecutivo examinó la cuestión de si el *Slops* estaba comprendido dentro de la definición de 'buque' conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992. El Comité recordó que la Asamblea del Fondo de 1992 había decidido que las unidades móviles mar adentro, a saber las unidades flotantes de almacenamiento (FSU) y las unidades flotantes de producción, almacenamiento y descarga (FPSO), debían ser consideradas como buques sólo cuando éstos transportasen hidrocarburos como carga en una travesía de ida o vuelta de un puerto o terminal situado fuera del yacimiento en el que normalmente prestasen servicio. El Comité tomó nota de que esta decisión había sido adoptada sobre la base de las conclusiones de un Grupo de Trabajo intersesiones que había sido creado por la Asamblea para estudiar este asunto. El Comité

El Slops era una instalación flotante de recepción de hidrocarburos que sufrió un incendio y explosión en el Puerto del Pireo, Grecia, en 2000.

señaló asimismo que, si bien el Grupo de Trabajo había estudiado principalmente la aplicabilidad de los Convenios de 1992 respecto a unidades móviles en la industria petrolera en el mar, no había una diferencia significativa entre el almacenamiento y tratamiento de crudos en la industria mar adentro y el almacenamiento y tratamiento de desechos oleosos derivados del transporte marítimo. Se señaló además que el Grupo de Trabajo había adoptado el parecer de que, a fin de ser considerada como 'buque' conforme a los Convenios de 1992, una unidad móvil mar adentro debía, entre otras cosas, tener hidrocarburos persistentes a bordo como carga o como combustible.

Una serie de delegaciones expresaron la opinión de que, como el *Slops* no se había dedicado al transporte de hidrocarburos a granel como carga, no se le podía considerar como 'buque' a los efectos de los Convenios de 1992. Una delegación señaló que esto venía apoyado por el hecho de que las autoridades griegas habían eximido a la unidad móvil de la necesidad de llevar seguro de responsabilidad de conformidad con el artículo VII.1 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992.

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

Acciones judiciales

Proceso en el Tribunal de primera instancia

En febrero de 2002, dos empresas griegas entablaron acciones judiciales en el Tribunal de primera instancia del Pireo contra el propietario matriculado del *Slops* y el Fondo de 1992 reclamando indemnización por costes de operaciones de limpieza y medidas preventivas de €1,5 millones (£1 millón) y €787 000 (£540 000) (más intereses) respectivamente. Las empresas alegaron que el propietario del *Slops* les había encargado que efectuaran operaciones de limpieza y tomasen medidas preventivas en respuesta al derrame de hidrocarburos. Manifestaron que habían pedido al propietario del *Slops* que pagase los costes antes mencionados, pero que él no lo había hecho.

En sus alegatos, las empresas manifestaron que el *Slops* había sido construido exclusivamente para el

transporte marítimo de hidrocarburos (es decir, había sido construido como petrolero), que contaba con un certificado de nacionalidad como nave y que todavía estaba matriculado como petrolero en el Registro Marítimo del Pireo. Sostuvieron también que, incluso cuando el *Slops* funcionaba como unidad separadora de hidrocarburos (unidad de decantación de lavazas), flotaba en el mar, y que su única finalidad era transportar hidrocarburos en su casco. Mencionaron que el *Slops* no tenía ningún seguro de responsabilidad conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992. Las empresas manifestaron que el propietario matriculado no tenía otros bienes aparte del *Slops*, que había quedado destruido por el incendio y ni siquiera tenía valor como chatarra. Argumentaron que habían tomado todas las medidas razonables contra el propietario del *Slops*, a saber acción judicial contra el propietario, investigación sobre la situación financiera del propietario, solicitud al Tribunal para embargo de los bienes del propietario y de que éste fuese declarado en quiebra. Sostuvieron que, como el propietario era manifiestamente incapaz de satisfacer sus demandas, tenían derecho a la indemnización de sus costes por parte del Fondo de 1992.

El Tribunal dictó las sentencias sobre las acciones en diciembre de 2002.

En cuanto a las acciones contra el propietario matriculado del *Slops*, que no compareció en la audiencia, el Tribunal dictó sentencia en rebeldía contra él por las cuantías reclamadas más intereses.

Respecto a las acciones contra el Fondo de 1992, el Tribunal falló en su sentencia que el *Slops* estaba comprendido dentro de la definición de 'buque' estipulada en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992. En opinión del Tribunal, cualquier tipo de unidad flotante originalmente construida como nave de navegación marítima para el transporte de hidrocarburos era y sigue siendo un buque, aunque posteriormente fuera convertida en otro tipo de unidad flotante, tal como una instalación flotante para la recepción y tratamiento de desechos oleosos, y pese a que esté inmóvil o que las máquinas hayan sido temporalmente precintadas o la hélice retirada El Tribunal ordenó que el Fondo de 1992 pagase a las empresas €1,5 millones (£1 millón) y €787 000 (£540 000) respectivamente, es decir, las cuantías reclamadas, más los intereses legales devengados desde la fecha de presentación del auto judicial (12 de febrero de 2002) hasta la fecha de pago, y costas de €93 000 (£65 000).

Proceso en el Tribunal de Apelación

En febrero de 2003, el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 consideró la cuestión de si el Fondo debería apelar contra la sentencia. Durante el debate, varias delegaciones señalaron que la decisión del Comité Ejecutivo de que el *Slops* no fuese considerado 'buque' a los efectos de los Convenios de 1992 se basaba en una decisión de política de la Asamblea del Fondo de 1992 respecto a las condiciones en las que las unidades flotantes de almacenamiento se deben considerar 'buques' a los efectos de los Convenios, a saber sólo cuando estén transportando hidrocarburos a granel, lo que implica que estén en travesía. Aquellas delegaciones se refirieron al preámbulo de los Convenios, que se refiere específicamente al transporte de hidrocarburos. El Comité Ejecutivo decidió que el Fondo de 1992 apelase contra la sentencia.

En su apelación, el Fondo de 1992 argumentó que el Tribunal de primera instancia había considerado erróneamente que el *Slops* había estado transportando hidrocarburos en el momento del siniestro, considerando la mera existencia a bordo de residuos de hidrocarburos como 'acarreo', es decir, transporte. Argumentó también que, si bien el Tribunal había considerado que los 2 000 m^3 de hidrocarburos a bordo habían sido transportados, en el sentido de que habían sido destinados a ser transportados a las refinerías de petróleo, no existían pruebas de que éste había sido el caso. El Fondo llamó la atención sobre un documento expedido por el Ministerio de la Marina Mercante que probaba sin lugar a dudas que el *Slops*, que constituía una unidad industrial flotante para el tratamiento de residuos de hidrocarburos y su separación del agua, había funcionado continuamente como tal unidad desde el 2 de mayo de 1995 y había estado permanentemente anclado desde esa fecha sin ningún equipo de propulsión. El Fondo sostuvo que el *Slops* no había estado destinado a transportar residuos de hidrocarburos por mar a refinerías de petróleo y nunca había llevado a cabo esas operaciones durante el tiempo que sirvió de instalación flotante para el tratamiento de residuos de hidrocarburos, siendo ese

transporte llevado a cabo mediante gabarras de propiedad de terceros, que habían estado atracadas al costado del *Slops* para recibir los residuos de hidrocarburos y los habían transportado a las refinerías para su tratamiento posterior. El Fondo argumentó asimismo que el *Slops* no tenía el seguro de responsabilidad que exige el artículo VII.1 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y que este requisito nunca había sido impuesto al *Slops* por las autoridades griegas. Se señaló que las autoridades griegas estaban obligadas por el artículo VII.10 a no permitir que una nave enarbole el pabellón griego para llevar a cabo actividades comerciales sin un certificado de tal seguro. El Fondo concluyó que, en vista de estos hechos, no se puede considerar que el *Slops* esté comprendido en la definición de 'buque' en los Convenios de 1992.

En un juicio en noviembre de 2003, los demandantes argumentaron que cualquier tipo de unidad móvil marina, que por su construcción estuviese destinada a transportar hidrocarburos, era considerada buque, pese a que posteriormente hubiera sido objeto de conversión, que sus máquinas hubiesen sido temporalmente precintadas y su hélice retirada. También argumentaron que el hecho de que el *Slops* estaba matriculado en el Registro Marítimo del Pireo probaba que se trataba de un buque. Los demandantes sostuvieron que la palabra 'carga' no indicaba el supuesto requisito de que el buque transportara efectivamente hidrocarburos, ya que dicha palabra se empleaba para distinguir entre los hidrocarburos transportados como carga y los hidrocarburos en los tanques del buque. Los demandantes argumentaron que, en el momento del siniestro, el *Slops* efectivamente había tenido residuos que quedaban a bordo de su última travesía como petrolero en 1995. Se señaló que la existencia del seguro no era una condición para que el *Slops* fuese considerado buque. Se manifestó además que la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, cuyo objetivo principal era la protección del medio marino, brindaba un marco para que el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 requiriese una interpretación compatible con este objetivo principal. Los demandantes argumentaron que habían sido conscientes del mal estado financiero del propietario inscrito después de haber progresado considerablemente los trabajos de limpieza y que, en todo caso, se les podría haber acusado de contribuir a los daños al medio ambiente si no hubieran concluido las operaciones de limpieza. Los demandantes argumentaron también que el hecho de que el Fondo de 1992 hubiera dispuesto que dos expertos técnicos se desplazasen a Grecia y que informasen sobre el siniestro les había inducido a creer que el Fondo de 1992 estaba dispuesto a otorgar indemnización.

El Fondo de 1992 llamó la atención del Tribunal sobre la resolución No 8 adoptada en mayo de 2003 por el Consejo Administrativo en la que el Consejo expresaba el parecer de que los tribunales de los Estados Partes en los Convenios de 1992 debieran tener en cuenta las decisiones de los órganos rectores de los Fondos de 1992 y de 1971 relativas a la interpretación y aplicación de los Convenios.

El Tribunal de Apelación dictó su sentencia en febrero de 2004. El Tribunal halló que el *Slops* no cumplía los criterios exigidos por el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992 y desestimó las reclamaciones. El Tribunal interpretó la palabra 'buque' como se define en el artículo I.1 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 como toda unidad flotante en el mar que transportaba hidrocarburos del lugar A al lugar B.

El Tribunal de Apelación tuvo en cuenta el testimonio presentado por el Fondo que indicaba claramente que, en el momento del siniestro, el *Slops* no había funcionado como nave apta para la navegación marítima o unidad flotante para el transporte de hidrocarburos persistentes en sus tanques. El Tribunal aceptó la postura del Fondo de que el *Slops*, que había sido construido originalmente como petrolero, había efectuado su última travesía como nave de transporte de hidrocarburos en 1994. El Tribunal tomó nota además de que el *Slops* había sido vendido posteriormente a intereses griegos, que lo habían convertido en una unidad flotante de almacenamiento y tratamiento de desechos oleosos y a este efecto habían extraído su hélice y precintado sus máquinas y que la Autoridad Portuaria Central del Pireo había confirmado que el *Slops* había estado permanentemente anclado desde mayo de 1995 sin equipo de propulsión. El Tribunal se refirió también al hecho de que las autoridades griegas pertinentes no habían exigido que se asegurara el *Slops* de conformidad con el artículo VII.1 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, y que esto indicaba asimismo que

el *Slops* no podía ser considerado como 'buque' conforme a los Convenios de 1992.

Proceso en el Tribunal Supremo
Los demandantes apelaron al Tribunal Supremo.

En su alegato ante el Tribunal Supremo, los demandantes argumentaron que el *Slops*, cuya construcción ostentaba todas las características de una nave que transportaba hidrocarburos, había estado anclada y se empleaba como unidad flotante de recepción y separación de productos de petróleo transferidos desde otras naves. Asimismo también manifestaron que, a consecuencia del incendio, se había derramado una gran cantidad de hidrocarburos que se habían cargado como carga a granel en los tanques de carga de la nave. Los demandantes sostuvieron que el Tribunal de Apelación había interpretado incorrectamente la definición de 'buque' que figura en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992. El demandante opinó que no había lugar a dudas de que la redacción de la definición y su propósito no se limitaban a impedir que se produjera contaminación, sino que también tenían como fin indemnizar a las víctimas de la misma y a las partes que contribuyeran a las tareas de prevención.

Los demandantes además sostuvieron que la definición de 'buque' incluía también a todo artefacto que por su construcción esté proyectado para el transporte de hidrocarburos y que, en el momento de producirse el siniestro, no estuviese navegando y que (por más o menos tiempo) estuviese inmóvil, operando como instalación receptora y separadora de hidrocarburos o de residuos oleosos y transportando hidrocarburos en sus tanques de carga. En opinión de los demandantes, éste fue concretamente el caso cuando a bordo del artefacto había residuos oleosos como consecuencia de su transporte y constituía un alto riesgo de contaminación de zonas vitales tales como puertos. Los demandantes también sostuvieron que el Tribunal de Apelación había examinado un alegato inexistente, al estimar que no podría respaldar el punto de vista de que, en el momento de producirse el siniestro, hubiera residuos de hidrocarburos en el *Slops* procedentes de su último viaje. Asimismo también argumentaron que la definición de 'buque' introducía la presunción disputable de que a bordo había residuos, lo que el Fondo no había refutado.

En su alegato al Tribunal Supremo, los demandantes sugirieron que la sentencia del Tribunal de Apelación carecía de los fundamentos jurídicos pertinentes y que los razonamientos que la sustentaban eran insuficientes.

El Fondo de 1992 presentó alegatos al Tribunal Supremo en mayo de 2005 en los que sostenía que el Tribunal de Apelación había interpretado correctamente la definición de 'buque' y que se debía desestimar la apelación. En sus alegatos ante el Tribunal Supremo, el Fondo presentó en general los mismos argumentos que ante el Tribunal de Apelación. El Fondo expuso la observación ante el Tribunal de Apelación de que no era posible que a bordo hubieran permanecido residuos de previos viajes tras tener en cuenta que el *Slops* había sido modificado y transformado en una instalación flotante para la recuperación de hidrocarburos. El Fondo sostuvo también que, sea como fuere, la presunción refutable que se alega no sería aplicable en el caso que nos ocupa. Asimismo, el Fondo señaló al Tribunal Supremo la Resolución Nº8 antedicha.

El Fondo de 1992 presentó al Tribunal Supremo la opinión del experto Dr. Thomas A. Mensah[11] en apoyo de su postura. El Dr. Mensah llegó a la conclusión de que no había fundamento, ni en las disposiciones y condiciones del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y del Convenio del Fondo de 1992, ni en el derecho marítimo internacional ni en las normas y principios del derecho internacional sobre la interpretación y la aplicación de tratados, para sugerir que se pudiese considerar que el Slops es un 'buque' en lo que respecta al siniestro. Opinó que en el momento del siniestro el Slops no cumplía ninguno de los requisitos para que se lo considerase un buque según la definición en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, porque no era una 'nave apta para la navegación marítima y todo artefacto flotante en el mar ... construido o adaptado para el transporte de hidrocarburos a granel como carga' ni era un buque que 'estaba transportando hidrocarburos a granel como carga' o 'cualquier viaje efectuado a continuación de ese transporte'. Consiguientemente, en su opinión, no podía considerarse que los daños por contaminación resultantes del siniestro quedasen comprendidos en el ámbito de aplicación del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992. Señaló que de esto se desprendía por consiguiente que no había obligación por parte del Fondo de

[11] *Antiguo Subsecretario General de la Organización Marítima Internacional, antiguo Presidente del Tribunal Internacional de Derecho del Mar de Hamburgo (Alemania).*

1992 con respecto a la indemnización por tales daños de contaminación.

En septiembre de 2005, los cinco jueces del Tribunal Supremo que habían escuchado la causa habían concluido que la cuestión de si el Tribunal de Apelación había interpretado y aplicado correctamente el artículo I.1 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 debería ser remitida a la Sesión Plenaria del Tribunal Supremo. Conforme al Código griego de enjuiciamiento civil, para que una sentencia de una sala del Tribunal Supremo sea concluyente y vinculante, la sentencia debe ser decidida por una mayoría de más de un voto. Al parecer tres jueces habían estado a favor de los demandantes y dos habían estado a favor del Fondo de 1992. La Sesión Plenaria se compondrá de la mitad de los jueces del Tribunal Supremo, que se elegirían al azar. La Sesión Plenaria, que tendrá lugar a comienzos de 2006, examinará la cuestión de la interpretación y aplicación del artículo I.1, habiendo sido rechazados por la sala del Tribunal Supremo los motivos restantes de la apelación presentados por los demandantes.

14.6 SINIESTRO EN SUECIA

(Suecia, 23 de septiembre de 2000)

El siniestro

Entre el 23 de septiembre y principios de octubre de 2000, hidrocarburos persistentes llegaron a las orillas de Fårö y Gotska Sandön, dos islas al norte de Gotland en el Mar Báltico y posteriormente a varias islas del archipiélago de Estocolmo. El Servicio de Guardacostas sueco, el Organismo de Servicio de Rescate sueco y las autoridades locales emprendieron operaciones de limpieza, cuyo resultado fue la recogida de unos 20 m^3 de hidrocarburos del mar y de la costa.

Las investigaciones por parte de las autoridades suecas indicaron que los hidrocarburos podían haber sido descargados dentro de la Zona Económica Exclusiva de Suecia al este de Gotland, posiblemente del buque tanque maltés *Alambra*, que había pasado por la zona a la hora supuesta del derrame de hidrocarburos en una travesía en lastre a Tallinn (Estonia). Según el Servicio de Guardacostas, los análisis de las muestras de hidrocarburos de las islas contaminadas correspondían a los de las muestras tomadas del *Alambra*.

El *Alambra* estaba asegurado en la London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Ltd. (London Club). El propietario del buque y el asegurador han sostenido que los hidrocarburos no procedían del *Alambra*.

Limitación de responsabilidad

La cuantía de limitación aplicable al *Alambra* conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 es de 32 684 760 de DEG (£27 millones).

Reclamaciones de indemnización

El Servicio de Guardacostas contrajo costes por operaciones de limpieza de un total de SEK 1,1 millones (£70 000). El Organismo de Servicio de Rescate, junto con las autoridades locales, contrajeron costes por operaciones de limpieza de un total de SEK 4,1 millones (£300 000). La cuantía total de las reclamaciones sería, por tanto, muy inferior a la cuantía de limitación aplicable al *Alambra*.

Las autoridades suecas informaron al Fondo de 1992 que pensaban presentar sus reclamaciones de indemnización al propietario del buque. Indicaron además que, en caso de que no consiguieran recibir indemnización del propietario del buque, considerarían interponer reclamaciones contra el Fondo. No obstante, a fin de poder obtener indemnización del Fondo de 1992, las autoridades tendrían que probar que los daños resultaron de un siniestro en el que interviene un buque tal como se define en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992.

Las autoridades suecas pusieron a disposición del Fondo de 1992 los resultados de los análisis, llevados a cabo por el Laboratorio sueco de análisis forense, de muestras de hidrocarburos transportados a bordo del *Alambra* y de muestras de hidrocarburos hallados en varias islas suecas. El Fondo examinó los resultados de los análisis y concordó con la conclusión de las autoridades de que las muestras de contaminación correspondían exactamente a las tomadas del *Alambra*.

Imposición de multa al propietario del buque

El Servicio de Guardacostas sueco impuso una multa por contaminación de las aguas de SEK 439 000 (£32 000) al propietario del *Alambra* en virtud de la Ley de 1980 sobre Medidas contra la contaminación procedente de los buques.

El propietario del buque apeló contra esta decisión ante el Tribunal de distrito de Estocolmo. El propietario solicitó a ese Tribunal que se revocase la decisión del Servicio de Guardacostas, alegando que las autoridades suecas no tenían jurisdicción para imponer una multa por contaminación de aguas en este caso, dado que la supuesta descarga fue realizada por un buque extranjero y tuvo lugar en la Zona Económica Exclusiva (ZEE) de Suecia, y la multa se impuso después de que el *Alambra* hubiese abandonado esa zona. El propietario solicitó además que se desestimase la causa, puesto que no se había producido ninguna descarga de hidrocarburos desde el *Alambra*.

En una decisión pronunciada en julio de 2002, el Tribunal de distrito consideró el primer fundamento alegado por el propietario del buque, esto es, el sobreseimiento de la causa por no tener las autoridades suecas jurisdicción para imponer una multa por contaminación de aguas con respecto a la descarga en cuestión. El Tribunal de distrito desestimó la petición del propietario del buque de sobreseimiento de la causa por esta razón.

En septiembre de 2002, el Tribunal de Apelación de Estocolmo confirmó la decisión del Tribunal de distrito. El propietario del buque interpuso un recurso de apelación al Tribunal Supremo contra esta decisión.

El Tribunal Supremo juzgó que el Servicio de Guardacostas sueco sí tiene jurisdicción para imponer una multa por contaminación de aguas a un buque de pabellón extranjero que contamine la ZEE de Suecia, y que así sería incluso si la nave en cuestión no hubiera sido abordada ni detenida en la ZEE de Suecia o en las aguas territoriales de dicho país. El Tribunal Supremo dictaminó ulteriormente que el ejercicio de tal jurisdicción no contraviene las obligaciones de Suecia en el marco internacional.

Acciones judiciales contra el propietario del buque/el Club y el Fondo

En septiembre de 2003, el Gobierno de Suecia entabló una acción judicial en el Tribunal de distrito de Estocolmo contra el propietario del buque y el London Club sosteniendo que los hidrocarburos en cuestión procedían del *Alambra* y reclamando indemnización por los costes de la limpieza en una cuantía de SEK5 260 364 (£385 000). El Gobierno también entabló una acción judicial contra el Fondo de 1992 como medida de protección a fin de impedir que prescribiera su derecho a reclamación contra éste. El Gobierno invocó la responsabilidad que tenía el Fondo de 1992 de indemnizarle en caso de que ni el propietario del buque ni el London Club fuesen considerados responsables de pagar indemnización.

El Fondo de 1992 presentó su respuesta al Tribunal en octubre de 2003, solicitándole que se suspendiera la acción entablada contra el Fondo hasta que se pronunciase una sentencia definitiva con respecto a las acciones contra el propietario del buque y su asegurador. El Fondo informó al Tribunal de que estaba de acuerdo con la opinión del Gobierno de Suecia de que el *Alambra* fuese la fuente más probable de la contaminación.

El Tribunal de distrito decidió que la acción judicial contra el Fondo debía suspenderse hasta después de haber tenido lugar la vista contra el propietario del buque y el London Club.

En cuanto a los alegatos presentados por las partes, se hace referencia al Informe Anual de 2004, página 92.

En mayo de 2005, el propietario del buque y el London Club pidieron al Tribunal que aplazase los procedimientos a fin de conceder tiempo a las partes para negociar un acuerdo extrajudicial. El Tribunal concedió tal aplazamiento.

14.7 PRESTIGE

(España, 13 de noviembre de 2002)

El siniestro

El 13 de noviembre de 2002, el buque tanque *Prestige* (42 820 AB), matriculado en las Bahamas y que transportaba 76 972 toneladas de fuel oil pesado, empezó a escorarse y a derramar hidrocarburos a unos 30 kilómetros del Cabo Finisterre (Galicia, España). El 19 de noviembre, cuando estaba siendo remolcado para alejarlo de la costa, el buque se partió en dos y se hundió a unos 260 kilómetros al oeste de Vigo (España), la sección de proa a una profundidad de 3 500 metros y la sección de popa a una profundidad de 3 830 metros. La rotura y hundimiento derramaron una carga estimada en

25 000 toneladas. Durante las semanas siguientes continuó la fuga de hidrocarburos procedente del pecio a un ritmo decreciente. Posteriormente, el Gobierno español estimó que aproximadamente 13 800 toneladas de carga permanecían en el pecio.

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

Se realizaron importantes operaciones de limpieza en el mar y en tierra en España, se emprendieron también importantes operaciones de limpieza en Francia y se realizaron operaciones de limpieza en el mar frente a la costa de Portugal.

Para los pormenores de las operaciones de limpieza y el impacto del derrame se hace referencia al Informe Anual de 2003, páginas 105 - 109.

El *Prestige* tenía asegurada la responsabilidad por la contaminación ocasionada por hidrocarburos en la London Steamship Owners' Mutual Insurance Association (London Club).

Entre mayo de 2004 y septiembre de 2004 se retiraron aproximadamente 13 000 toneladas de carga de la sección de proa del pecio, y quedaron aproximadamente 700 toneladas en la sección de popa.

Oficinas de Reclamaciones

Previendo un gran número de reclamaciones, y tras consultar con las autoridades españolas y francesas, el London Club y el Fondo de 1992 establecieron Oficinas de Reclamaciones en La Coruña (España) y Burdeos (Francia).

Reclamaciones de indemnización

España

Al 31 de diciembre de 2005, la Oficina de Reclamaciones de La Coruña había recibido 829 reclamaciones por un total de €834 millones (£573 millones), incluida una reclamación de €132 millones (£90 millones), de un grupo de 58 asociaciones de Galicia, Asturias y Cantabria que representaban a 13 600 pescadores y mariscadores, y siete reclamaciones del Gobierno español por un total de €653,5 millones (£449 millones), presentadas entre octubre de 2003 y abril de 2005.

Las reclamaciones del Gobierno español se refieren a los costes contraídos respecto a operaciones de limpieza en el mar y en tierra, neutralización del pecio, pagos de indemnización a pescadores y mariscadores, desgravación fiscal a empresas afectadas por el derrame, costes de administración y costes relativos a campañas publicitarias. Las reclamaciones originales incluían partidas por el coste de operaciones de limpieza en el Parque Nacional Atlántico, que ascendía a €11,9 millones (£8,2 millones) en total. Estas partidas han sido retiradas, ya que los fondos para estas operaciones se habían obtenido de otra fuente.

El cuadro a continuación presenta un desglose de los diferentes tipos de reclamaciones recibidos por la Oficina de Reclamaciones de La Coruña.

Categoría de reclamación (España)	No. de reclamaciones	Cuantía reclamada €
Daños materiales	230	2 714 188
Limpieza	17	4 335 197
Maricultura	12	15 435 172
Pesca y marisqueo	179	136 290 816
Turismo	14	688 303
Elaboradores/vendedores de pescado	305	19 595 273
Varios	65	1 463 152
Gobierno español	7	653 499 285
Total	**829**	**834 021 386**

La primera reclamación recibida del Gobierno español en octubre de 2003 por €383,7 millones (£265 millones) fue evaluada provisionalmente por el Director en diciembre de 2003 en €107 millones (£74 millones). En cuanto a los pagos al Gobierno español, véase la página 106.

Desde diciembre de 2003, han tenido lugar varias reuniones con representantes del Gobierno español y se ha facilitado una considerable cantidad de nueva información en apoyo de las reclamaciones de éste. Continúa la cooperación con representantes del Gobierno español y se están realizando progresos en la evaluación de todas las reclamaciones presentadas por dicho Gobierno.

Se ha evaluado el 62% de las demás reclamaciones presentadas. Muchas de las reclamaciones restantes carecen de suficiente documentación justificativa y se ha pedido más documentación a los reclamantes. Se han aprobado cuatrocientas treinta y nueve de estas otras reclamaciones, por un total de €24,6 millones (£16,9 millones), en €2,7 millones (£1,9 millones) y se han efectuado pagos provisionales por un total de €90 532 (£62 200) al 15% de la cuantía valorizada respecto a 90 de las reclamaciones evaluadas; el nivel de pagos se trata en la página 106 más adelante.[12] Las restantes reclamaciones aprobadas esperan respuesta por parte de los reclamantes o están siendo examinadas de nuevo a raíz de desacuerdos de los reclamantes con la cuantía valorizada. Se han rechazado ciento nueve reclamaciones por un total de €10,3 millones (£7,1 millones), en su mayoría porque el reclamante no ha demostrado haber sufrido pérdida.

En la sesión del Comité Ejecutivo de mayo de 2004, la delegación española manifestó que 67 ayuntamientos habían pedido indemnización por un total de €37,6 millones (£25,8 millones) y que las cuatro comunidades autónomas afectadas habían estimado sus daños en €150 millones (£103 millones). Al 31 de diciembre de 2005, se habían alcanzado acuerdos entre el Gobierno español y todas las regiones y casi todos los ayuntamientos afectados por el derrame. Quedan aún cuatro ayuntamientos con los que no se han alcanzado acuerdos.

La delegación española informó al Comité en junio de 2005 que el Gobierno español presentaría reclamaciones por los costes contraídos por las comunidades autónomas y ayuntamientos que habían sido pagados por el Gobierno, y por los costes contraídos por la eliminación de los residuos oleosos. Dicha delegación manifestó que esperaba presentar estas reclamaciones junto con las evaluadas por el Consorcio de Compensación de Seguros (Consorcio) (véanse más adelante pagos y otra asistencia financiera de las Autoridades españolas), una organización de seguros de propiedad estatal constituida para pagar las reclamaciones por daños normalmente no cubiertos por pólizas de seguro comercial, tales como daños debidos a actividades terroristas o desastres naturales, a fines de 2005 o principios de 2006. No se habían presentado esas reclamaciones al 31 de diciembre de 2005.

Francia

Al 31 de diciembre de 2005, la Oficina de Reclamaciones de Burdeos había recibido 458 reclamaciones por un total de €107,1 millones (£73,6 millones). El cuadro en la página 102 presenta un desglose de los diferentes tipos de reclamaciones.

De las 458 reclamaciones presentadas en la Oficina de Reclamaciones, se había evaluado el 78% al 31 de diciembre de 2005. Muchas de las reclamaciones restantes carecen de suficiente documentación de apoyo, documentación que se ha pedido a los reclamantes. Se habían aprobado trescientas siete reclamaciones en €5,9 millones (£4,1 millones) y se habían efectuado pagos provisionales por un total de €904 779 (£620 000) en el 15% de las cuantías evaluadas respecto a 145 de las reclamaciones aprobadas. Las restantes reclamaciones aprobadas esperan respuesta de los reclamantes o están siendo examinadas de nuevo a raíz del desacuerdo de los reclamantes con la cuantía valorizada. Se han rechazado cuarenta reclamaciones, en su mayoría porque los reclamantes no habían demostrado haber sufrido pérdida.

Ciento dieciocho reclamaciones habían sido presentadas por ostricultores en un total de €1,2 millones (£825 000) por pérdidas supuestamente sufridas a consecuencia de la resistencia del mercado debida a la contaminación. Los expertos contratados por el London Club y el Fondo de 1992 habían

[12] *Al calcular los pagos provisionales, se han deducido los pagos de indemnización efectuados por el Gobierno español a los reclamantes.*

Categoría de reclamación (Francia)	No. de reclamaciones	Cuantía reclamada €
Daños materiales	9	87 772
Limpieza	56	10 572 270
Maricultura	121	1 754 274
Marisqueo	3	116 810
Embarcaciones de pesca	58	1 594 131
Turismo	188	24 326 451
Elaboradotes/vendedores de pescado	9	301 446
Varios	13	899 561
Gobierno francés	1	67 499 154
Total	**458**	**107 151 869**

examinado estas reclamaciones, y 108 de ellas, por un total de €1 055 704 (£725 000), habían sido evaluadas en €325 275 (£225 000). Se habían efectuado pagos por un total de €18 779 (£12 900) respecto a 28 de estas reclamaciones en el 15% de las cuantías evaluadas. Los expertos designados por el London Club y el Fondo de 1992 están examinando las 10 reclamaciones restantes.

En septiembre de 2005, representantes del Fondo de 1992 y los expertos designados por este Fondo se reunieron con la Association Interprofessionelle pour le Développement de la Pêche Artisanale (ASSIDEPA), que representa a los reclamantes de la pesca, y el Centre de Gestion et de Comptabilité Agricole (CGCA), que representa a los reclamantes ostricultores. Se discutieron los problemas encontrados al evaluar las reclamaciones pendientes entre estos representantes y los representantes del Fondo de 1992. Se nombró un representante de cada asociación para mantener nuevas conversaciones con los expertos del Fondo a fin de completar las evaluaciones pendientes lo antes posible. En diciembre de 2005 tuvo lugar una reunión entre el representante del CGCA y los expertos del Fondo en la que se facilitó información adicional.

La Oficina de Reclamaciones había recibido 188 reclamaciones relacionadas con el turismo por un total de €24,4 millones (£16,8 millones). Ciento cuarenta y nueve de estas reclamaciones habían sido evaluadas en un total de €8 millones (£5,5 millones). Ciento veintisiete reclamaciones habían sido aprobadas en €6,5 millones (£4,5 millones) y se habían efectuado pagos provisionales por un total de €710 000 (£490 000) al 15% de las cuantías evaluadas con respecto a 73 reclamaciones.

En mayo de 2004, el Gobierno francés presentó una reclamación de €67,5 millones (£46 millones) en relación con los costes contraídos por limpieza y medidas preventivas. El Fondo de 1992 y el London Club han evaluado provisionalmente la reclamación en €31,2 millones (£21 millones). Se envió al Gobierno francés una solicitud de nueva información en agosto de 2005, a fin de que los expertos nombrados por el Fondo de 1992 y el London Club pudieran completar la evaluación.

Otras 55 reclamaciones, por un total de €10,5 millones (£7,2 millones), habían sido presentadas por las autoridades locales por costes de operaciones de limpieza. Veintidós de esas reclamaciones se habían evaluado en €3,4 millones (£2,3 millones). Dieciocho reclamaciones habían sido aprobadas en €983 607 (£675 000) y se habían efectuado pagos provisionales por un total de €120 889 (£83 000) respecto a diez reclamaciones al 15% de las cuantías valorizadas.

Portugal

En diciembre de 2003, el Gobierno portugués presentó una reclamación de €3,3 millones (£2,3 millones) respecto a limpieza y medidas preventivas. En julio de 2004, tuvo lugar una reunión entre representantes del Fondo de 1992 y representantes de los departamentos gubernamentales involucrados. En febrero de 2005, el Gobierno portugués facilitó al Fondo

El litoral de España, Francia y el Reino Unido fueron afectados en diversos grados por el siniestro del Prestige.

de 1992 documentación adicional en apoyo de su reclamación. La documentación adicional incluía una reclamación complementaria de ?1 millón (£690 000), también respecto a limpieza y medidas preventivas. Las reclamaciones se han evaluado provisionalmente en €1,86 millones (£1,3 millones). Se ha pedido más información al Gobierno portugués.

Caducidad

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

En septiembre de 2005, se enviaron cartas individuales sobre la cuestión de la caducidad a todos aquéllos que habían presentado reclamaciones a las Oficinas de Reclamaciones en España y Francia, y con quienes para entonces no se habían logrado acuerdos. Se pusieron anuncios en la prensa nacional y local en España y Francia, llamando la atención sobre la cuestión de la caducidad. Respecto al siniestro del *Prestige* tal vez sea incierto a partir de qué día comienza a contarse el plazo de tres años para el reclamante individual (es decir, el día en que ocurrió el daño del reclamante respectivo). En vista de la incertidumbre sobre el comienzo del plazo de caducidad, se sugirió en las cartas y en los anuncios que los reclamantes asumieran que el plazo de caducidad comenzó el día del siniestro (es decir, 13 de noviembre de 2002) a fin de evitar todo riesgo de que caducasen las reclamaciones. Se aclaró también que, incluso si los reclamantes hubieran interpuesto acción, ello no impediría nuevas deliberaciones sobre sus reclamaciones con el fin de lograr una transacción extrajudicial.

En la reunión de septiembre de 2005 con los representantes de ASSIDEPA y CGCA

mencionada supra, el representante del Fondo de 1992 aprovechó la oportunidad para llamar su atención sobre el tercer aniversario del siniestro que se avecinaba, y sobre las medidas que habían de adoptar aquellos reclamantes cuyas reclamaciones no hubieran sido acordadas al 13 de noviembre de 2005 para impedir que estas caducasen.

Pagos y otra asistencia financiera de las autoridades españolas

El Gobierno español y las autoridades regionales han efectuado pagos de €40 (£27) por día a todos aquéllos directamente afectados por las vedas de pesca, que comprenden mariscadores, pescadores de bajura y trabajadores asociados en tierra con alta dependencia de los caladeros cerrados, tales como vendedores de pescado, reparadores de redes y empleados de cooperativas de pesca, lonjas del pescado y fábricas de hielo. Algunos de estos pagos se han incluido en reclamaciones subrogadas por las autoridades españolas, en virtud del artículo 9.3 del Convenio del Fondo de 1992.

El Gobierno español ha prestado ayuda también a otras personas y empresas afectadas por el derrame de hidrocarburos en forma de préstamos, desgravación fiscal y dispensas de los pagos a la seguridad social.

En junio de 2003 y julio de 2004, el Gobierno español aprobó la legislación en forma de dos Reales Decretos-Ley que ponían una cuantía total de €249,5 millones (£171 millones) a disposición para indemnizar íntegramente a ciertas categorías de reclamantes que sufrieron daños por la contaminación. Para recibir indemnización, los reclamantes tenían que renunciar al derecho de reclamar indemnización de cualquier otra forma en relación con el siniestro del *Prestige* y transferir sus derechos de indemnización al Gobierno español. Los Decretos preveían que la evaluación de las reclamaciones se efectuaría según los criterios empleados para aplicar los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992.

En la sesión del Comité Ejecutivo de febrero de 2004, la delegación española mencionó que el Gobierno español había recibido casi 29 000 reclamaciones de indemnización por parte de los afectados por el siniestro del *Prestige* que deseaban utilizar el mecanismo de pago previsto en el primer Real Decreto-Ley. Asimismo se mencionó que, de estas reclamaciones, unas 22 800 se referían a los colectivos de trabajadores del sector de pesca que se valorarían mediante un sistema que emplease una fórmula ("estimación objetiva") o un baremo. Se indicó que unas 5 000 reclamaciones de otros colectivos serían objeto de valoración individualizada.

En mayo de 2005, el Gobierno español informó al Fondo de 1992 que se habían logrado acuerdos con unos 19 500 trabajadores del sector de pesca y se les habían efectuado pagos por un total aproximado de €88 millones (£60 millones) en virtud de los Reales Decretos-Ley. Se espera que las reclamaciones que se habían presentado en los procedimientos judiciales ante el Juzgado de lo penal de Corcubión (España) en nombre de estos trabajadores sean retiradas tras alcanzarse acuerdo con el Gobierno español conforme a los Reales Decretos-Ley (véanse Acciones judiciales en España, más adelante).

En 2004, el Gobierno español informó al Fondo de 1992 que las reclamaciones que, conforme a los Decretos, serían objeto de valoración individualizada, serían evaluadas por el Consorcio (véanse Reclamaciones de indemnización en España, en páginas anteriores). Al 31 de diciembre de 2005, el Consorcio había recibido 971 reclamaciones relativas a unas 3 700 personas.

Como los Reales Decretos-Ley preveían que la evaluación de las reclamaciones se efectuara siguiendo los criterios empleados para aplicar los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992, han tenido lugar reuniones entre representantes del Consorcio y el Fondo de 1992 para discutir los criterios. Al 31 de diciembre de 2005, el Consorcio había facilitado detalles de las reclamaciones presentadas que figuran en el cuadro de la página 105. La cuantía total reclamada asciende a €229,9 millones (£158 millones).

El Consorcio ha solicitado la asistencia de los expertos designados por el London Club y el Fondo de 1992 en la valoración de 241 de estas reclamaciones por un total de €47,8 millones (£32,9 millones). Muchas de las reclamaciones que se han remitido a estos expertos no vienen apoyadas por suficientes pruebas que demuestren las pérdidas reclamadas. El Consorcio ha

Categoría de la reclamación a evaluar por el Consorcio	Número de reclamaciones
Maricultura (daños materiales y lucro cesante)	103
Pesca (daños materiales y lucro cesante)	179
Vendedores de pescado y marisco (lucro cesante)	310
Elaboradores de pescado y marisco (lucro cesante)	79
Empleados del sector de pesca (lucro cesante)	109
Turismo (lucro cesante)	86
Tierra (daños y lucro cesante durante operaciones de limpieza)	72
Daños materiales	14
Varios	19
Total	**971**

solicitado más pruebas e información a los reclamantes. Los expertos del Consorcio y los expertos designados por el London Club y el Fondo de 1992 han hecho valoraciones conjuntas de 184 reclamaciones. Ciento sesenta y cuatro de estas reclamaciones, por €11,6 millones (£8 millones) han sido aprobadas por el Fondo de 1992 y el London Club en €1,94 millones (£1,3 millones). Ciento treinta y cuatro reclamaciones, incluidas en las 241 reclamaciones para las que el Consorcio ha solicitado asistencia, también han sido presentadas directamente a la Oficina de Reclamaciones. Se han facilitado al Consorcio pormenores de 88 de las valoraciones conjuntas, con la aprobación de los reclamantes. Están en marcha nuevas valoraciones.

Pagos y otra asistencia financiera de las autoridades francesas

El Gobierno francés ha introducido un plan para facilitar pagos superiores a las cuantías pagadas por el Fondo de 1992 a los reclamantes de los sectores de pesca y marisqueo que formularon una solicitud a ese efecto antes del 13 de diciembre de 2004. En enero de 2005, se efectuaron pagos a 175 reclamantes por una cuantía total de €1,15 millones (£790 000).

El Gobierno francés ha informado al Director que estos pagos eran anticipos sobre los pagos que ha de efectuar el Fondo de 1992 y serían reembolsados por los reclamantes, y que el Gobierno no cursará reclamaciones subrogadas contra el Fondo de 1992 respecto a los pagos efectuados.

Responsabilidad del propietario del buque

La cuantía de limitación aplicable al *Prestige* conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 es aproximadamente de 18,9 millones de DEG o €22 777 986 (£15,7 millones). El 28 de mayo de 2003, el propietario del buque depositó esta cuantía en el Juzgado de lo penal de Corcubión (España) con el fin de constituir el fondo de limitación que requiere el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992.

Cuantía máxima disponible en virtud del Convenio del Fondo de 1992

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

Aplicando los principios estipulados en el caso del *Nakhodka*, el Comité Ejecutivo decidió en febrero de 2003 que la conversión en el caso del *Prestige*

A veces se utilizan helicópteros para llevar equipo a litorales inaccesibles.

se hiciese sobre la base del valor de esa moneda con referencia al DEG en la fecha de la aprobación del Acta de las Decisiones del Comité de dicha sesión, es decir el 7 de febrero de 2003. Por consiguiente, 135 millones de DEG corresponden a €171 520 703 (£117,9 millones).

Nivel de pagos

Examen del Comité Ejecutivo en mayo de 2003
A diferencia de lo sucedido en casos anteriores, el asegurador del *Prestige* (el London Club) decidió no efectuar pagos individuales de indemnización hasta la cuantía de limitación del propietario del buque. Se tomó esta postura a raíz del asesoramiento jurídico en el que, si el Club efectuase pagos a los reclamantes de conformidad con las prácticas del pasado, era probable que los tribunales españoles no tuviesen en cuenta tales pagos cuando el propietario del buque estableciese el fondo de limitación y, como consecuencia, el Club podría terminar pagando el doble de la cuantía de limitación.

En mayo de 2003, el Comité Ejecutivo decidió que los pagos del Fondo de 1992 deberían limitarse, por el momento, al 15% de la pérdida o el daño realmente sufridos por los reclamantes respectivos según las evaluaciones de los expertos contratados por el Fondo y por el London Club. La decisión fue adoptada habida cuenta de las cifras facilitadas por las delegaciones de los tres Estados afectados y una valoración del Director que indicaba que la cuantía total de los daños podría alcanzar la elevada cifra de €1 000 millones (£687 millones). El Comité decidió además que, en vista de las circunstancias particulares del caso del *Prestige*, el Fondo de 1992 debería efectuar pagos a los reclamantes, si bien el London Club no pagaría indemnización directamente a los mismos.

Pagos al Gobierno español decididos por la Asamblea del Fondo de 1992 en octubre de 2003
En la sesión del Comité Ejecutivo de octubre de 2003, la delegación española propuso que el Fondo de 1992, a reserva de ciertas condiciones, anticipase a cuenta los pagos al Gobierno español y a los Gobiernos de otros Estados afectados que deseasen recibir tales anticipos. Dada la importancia de la cuestión y las ramificaciones que entrañaba, el Comité remitió la cuestión a la Asamblea.

Teniendo en cuenta las circunstancias excepcionales del siniestro del *Prestige*, la Asamblea decidió lo siguiente:

- Se autorizó al Director, a reserva de una evaluación general efectuada por el Director de los daños admisibles totales en España derivados del siniestro del *Prestige*, a efectuar el pago de la diferencia entre el 15% de la cuantía evaluada de la reclamación presentada el 2 de octubre de 2003 y el 15% de dicha reclamación presentada (15% de €383,7 millones = €57 555 000), y también a reserva de que el Gobierno de España facilitase una garantía de una institución financiera, no del Estado español, que tuviera la solvencia financiera estipulada en las Directrices Internas de Inversiones del Fondo de 1992, a fin de proteger al Fondo de 1992 contra una situación de exceso de pago.
- Dicha garantía debería cubrir la diferencia entre el 15% de la cuantía evaluada de la reclamación presentada el 2 de octubre de 2003 y el 15% de esa reclamación presentada (15% de €383,7 millones = €57 555 000). El pliego de condiciones de la garantía debería ser a satisfacción del Director.
- Si el Comité redujese la cuantía del pago, el Gobierno español tendría que reembolsar la diferencia.
- Si cualquier otro Estado que hubiera sufrido pérdidas relacionadas con el siniestro del *Prestige* procurase la misma solución para los pagos en las mismas condiciones, dicha solicitud debería remitirse al Comité Ejecutivo.

Con la asistencia de una serie de expertos, el Director llevó a cabo una evaluación provisional de la reclamación del Gobierno español. Basándose en la documentación facilitada, éste llegó a una evaluación preliminar de €107 millones (£73,5 millones) y sobre esa base el Fondo de 1992 efectuó un pago de €16 050 000 (£11,1 millones), correspondiente al 15% de la evaluación provisional.

Además, el Director, con la asistencia de una serie de expertos, también llevó a cabo una evaluación general del total de los daños admisibles en España, y concluyó que dichos daños admisibles serían al menos de €303 millones (£208 millones).

Sobre esa base, y como lo autorizara la Asamblea, el Director efectuó un pago adicional de €41 505 000 (£28,5 millones), correspondiente a la diferencia entre el 15% de €383,7 millones o €57 555 000 y el 15% de la cuantía preliminar evaluada de la reclamación del Gobierno, €16 050 000. Dicho pago se efectuó contra una garantía bancaria que proporcionó el Gobierno español, que cubre la diferencia arriba mencionada (es decir €41 505 000), del Instituto de Crédito Oficial, un banco español de gran solvencia en el mercado financiero, y el compromiso del Gobierno español de reembolsar toda cuantía del pago que decidiera el Comité Ejecutivo o la Asamblea.

El pago al Estado español de un total de €57 555 000 (£39 914 906) se efectuó el 17 de diciembre de 2003.

Examen del Comité Ejecutivo en la sesión de octubre de 2004

En la sesión de octubre de 2004 del Comité Ejecutivo, las delegaciones de España y Francia comunicaron que habían celebrado reuniones de consulta sobre la tramitación del caso del *Prestige* a fin de explorar las posibilidades de mejorar la transacción y pago de las reclamaciones. Aquellas delegaciones expresaron el parecer de que el nivel de indemnización del 15% había dejado a los damnificados en una situación insatisfactoria.

La delegación española manifestó que, a consecuencia del dispositivo puesto en práctica para indemnizar a los damnificados, la Administración española se encontraba directamente afectada por el bajo nivel de pagos, ya que había tenido gastos muy considerables para combatir los efectos del siniestro y había facilitado indemnización a los damnificados.

La delegación francesa manifestó que, en Francia, el anuncio del nivel del 15%, que era el más bajo en la historia de los Fondos de 1971 y 1992, había suscitado reacciones de incomprensión y de hostilidad contra el sistema internacional. En opinión de la delegación francesa, pese a las pérdidas constatadas, el bajo número de reclamaciones presentadas se podía explicar por el hecho de que una tasa de indemnización del 15% no cubría, para muchas empresas, los costes suplementarios de elaboración de un expediente de indemnización y el tiempo empleado en responder a las preguntas ulteriores de los expertos.

Se manifestó que ambos Gobiernos consideraban que el aumento de la tasa de indemnización debe constituir una prioridad del Fondo de 1992 para el año próximo, especialmente en la perspectiva del plazo de prescripción de tres años sobre las reclamaciones. En opinión de estos Gobiernos, a fin de permitir presentar una reclamación a tiempo a los damnificados que no lo hubieran hecho todavía, era necesario dirigirles un mensaje claro, de modo que pudieran apreciar, en cuanto a la pérdida financiera que estimaban haber sufrido y su posible recuperación, si se había de incoar una acción antes de noviembre de 2005. Ambas delegaciones manifestaron que debía hacerse conscientes cuanto antes a los reclamantes de la posibilidad de ser indemnizados, pues sería particularmente desastroso para la imagen del Fondo que se produjera un aumento significativo del nivel de pagos después de vencer el plazo de prescripción, dejando a cierto número de damnificados sin posibilidad de acción apropiada.

Las delegaciones española y francesa pidieron encarecidamente al Fondo que desplegase todos los medios necesarios para una tramitación rápida de los expedientes recibidos (que representaban una parte importante de los perjuicios estimados de cada Estado) a fin de poder determinar con realismo la posibilidad de aumento de la tasa de indemnización en la próxima sesión del Comité, y a este fin habían renovado su compromiso de facilitar a los expertos del Fondo las explicaciones que pudieran desear.

El Director manifestó que, sobre la base de las cifras presentadas por los Gobiernos de los tres países afectados por el siniestro, el riesgo total potencial de las reclamaciones era aproximadamente de €1 038 millones (£713 millones) y que por lo tanto, en su opinión, no era posible incrementar el nivel de pagos por encima del 15% en esta coyuntura. Señaló que, conforme a la postura adoptada por los órganos rectores de los FIDAC, el nivel de pagos tendría que determinarse habida cuenta del riesgo potencial del Fondo de 1992 y no sobre la base de la evaluación de las reclamaciones por el Fondo.

Varias delegaciones manifestaron que, si bien estaban de acuerdo en que el actual nivel de pagos del 15%, el más bajo en la historia de los Fondos, era muy poco afortunado para los reclamantes, el Fondo de 1992 no tenía más remedio que mantenerlo a este nivel de momento, pero que se debía mantener sometido a examen a cada oportunidad que se presentase.

Habida cuenta de las incertidumbres restantes en cuanto al nivel de las reclamaciones admisibles, el Comité Ejecutivo decidió mantener el actual nivel de pagos al 15% de las pérdidas o daños sufridos por los reclamantes respectivos.

Examen en la sesión de junio de 2005

En junio de 2005, el Comité Ejecutivo examinó un planteamiento propuesto por el Director tras las deliberaciones con las delegaciones de España, Francia y Portugal, que se basaba en un incremento en el nivel de pagos, un reparto de la cuantía disponible para la indemnización entre los tres Estados y ciertos compromisos y garantías que habían de proporcionar esos Estados contra el pago en exceso.

El Comité encargó al Director que presentase una propuesta detallada basándose en su planteamiento propuesto, después de mantener consultas con las tres delegaciones interesadas y teniendo en cuenta las observaciones formuladas durante las deliberaciones, que abarcase los aspectos jurídicos y técnicos, para que el Comité la examinase en su sesión de octubre de 2005.

Propuesta detallada del Director

En octubre de 2005, el Comité Ejecutivo examinó una propuesta del Director que abordaba las cinco cuestiones siguientes:

- Estimación de la cuantía final probable de las reclamaciones admisibles respecto a los daños en cada uno de los tres Estados interesados.
- Revisión del nivel de pagos basándose en esa estimación.
- Reparto provisional entre los tres Estados de la cuantía máxima pagadera por el Fondo de 1992, basándose en la cuantía total de las reclamaciones admisibles determinada por las evaluaciones llevadas a cabo hasta la fecha.
- Compromisos y garantías que habían de proporcionar los Gobiernos de España, Francia y Portugal.
- Reparto final entre los tres Estados de la cuantía máxima pagadera por el Fondo de

1992 basándose en la transacción y pago finales de todas las reclamaciones derivadas del siniestro, ya sea a consecuencia de acuerdos con los reclamantes o de sentencias definitivas de un tribunal competente.

Los expertos contratados por el Fondo de 1992 y el London Club habían hecho una evaluación provisional de la cuantía total de las reclamaciones admisibles en cada uno de los tres Estados interesados al 1 de septiembre de 2005, como se indica en el cuadro siguiente, reconociendo que las cuantías evaluadas se elevarían a medida que progresase el examen de las reclamaciones y se facilitase y analizase información adicional:

Basándose en la cuantía total de reclamaciones admisibles así evaluadas, el Director propuso el siguiente reparto provisional entre los tres Estados de la cuantía máxima pagadera por el Fondo de 1992 de aproximadamente €148,7 millones (£102 millones) (es decir 135 millones de DEG menos la cuantía de limitación aplicable al *Prestige* de €22,8 millones (£15,7 millones).

Como la cuantía total de reclamaciones admisibles por daños en España sería mucho más elevada que las cuantías de reclamaciones admisibles por daños en Francia y Portugal, cualquier cambio en la cuantía total de reclamaciones admisibles respecto a cada uno de los tres Estados, a consecuencia de continuar las evaluaciones o las decisiones de tribunales, no tendría más que un efecto de menor importancia en el reparto final entre los tres Estados.

El Director propuso que, a fin de reducir al mínimo el riesgo de que el Fondo de 1992 tenga que pedir a los Gobiernos español o portugués que devuelvan parte del pago efectuado sobre la base de un reparto provisional, el Fondo de 1992 debería basar el reparto provisional en el 90% de la cuantía disponible para la indemnización por el Fondo, es decir v133,8 millones (£91,9 millones). El saldo, €14,9 millones (£10,2 millones), se distribuiría entre los tres Estados una vez establecido el reparto final.

El Director propuso, por consiguiente, que se hiciese un reparto provisional entre los tres Estados, como se indica en el cuadro de la página 110.

El nivel de pagos se había determinado en el pasado sobre la base de la cuantía total de las reclamaciones presentadas y futuras posibles contra los Fondos, y no sobre la base de la evaluación por los Fondos de las pérdidas admisibles. Basándose en las cifras presentadas por los Gobiernos de los tres Estados afectados

Estado	Cuantías reclamadas	Cuantías evaluadas	Reparto Provisional
España	€834 000 000	€241 000 000	85,90%
Francia	€97 000 000	€38 000 000	13,55%
Portugal	€4 300 000	€1 530 000	0,55%
Total	**€935 300 000**	**€280 530 000**	**100,00%**

Estado	Cuantías evaluadas	Reparto provisional (%)	Reparto provisional (cifras redondeadas)
España	€241 000 000	85,90%	€115 000 000
Francia	€38 000 000	13,55%	€18 100 000
Portugal	€1 530 000	0,55 %	€740 000
Total	**€280 530 000**	**100%**	**€133 840 000**

por el siniestro, que indicaban que la cuantía total de las reclamaciones pudiera ascender hasta la cifra de €1 050 millones (£720 millones), era probable que el nivel de pagos habría de mantenerse en el 15% durante varios años, a menos que se adoptase un nuevo planteamiento. El Director propuso, por consiguiente que, en vez de la práctica usual de determinar el nivel de pagos sobre la base de la cuantía total de las reclamaciones ya presentadas y futuras posibles, se determinase sobre una estimación de la cuantía final de las reclamaciones admisibles contra el Fondo de 1992, establecida ya sea a consecuencia de acuerdos con los reclamantes o bien por sentencias definitivas de un tribunal competente.

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

Estado	Cuantía (cifras redondas)
España	€500 000 000
Francia	€70 000 000
Portugal	€3 000 000
Total	**€573 000 000**

El Director, por consiguiente, consideró que el nivel de pagos se podría incrementar al 30%.[13]

El Director expresó el parecer, sin embargo, de que debían brindarse al Fondo de 1992 los compromisos y garantías apropiados de los tres Estados interesados para garantizar de que el Fondo de 1992 estuviese protegido contra una situación de pago en exceso y que se respetase el principio del tratamiento por igual de los damnificados. En su opinión, las garantías deberían provenir, no del Estado interesado, sino de instituciones financieras que tuvieran la solvencia financiera estipulada en las Directrices Internas de Inversiones del Fondo de 1992. Sobre la base de las conversaciones con los representantes de los tres Estados, la propuesta preveía que los Gobiernos español y portugués proporcionarían garantías bancarias. En vez de ello, el Gobierno francés se comprometería a aceptar una reducción de la indemnización a la que tendría derecho, hasta la cuantía de su reclamación admisible, para proteger al Fondo de 1992 contra el exceso de pago a los reclamantes que hubieran sufrido daños en Francia, si el Comité Ejecutivo decidiera reducir el nivel de pagos.

En cuanto al reparto final entre los tres Estados de la cuantía máxima pagadera por el Fondo de 1992, el Director proponía que, una vez que todas las reclamaciones derivadas del siniestro hubieran sido objeto de transacción, ya sea a consecuencia de acuerdos con los reclamantes o a consecuencia de sentencias definitivas de un tribunal competente, él informaría al Comité Ejecutivo sobre la cuantía total de las reclamaciones admisibles respecto a los tres Estados interesados. El Comité decidiría entonces, teniendo en cuenta la distribución del fondo de limitación del propietario del buque depositado en el Juzgado de lo penal de Corcubión (España) como decidieron los tribunales, sobre toda revisión del reparto entre los tres Estados interesados de la cuantía total pagadera por el Fondo de 1992. El Comité llevaría a cabo entonces los ajustes necesarios a fin de que cada uno de los tres Estados reciba la proporción correcta de la cuantía total de indemnización disponible en virtud del Convenio

[13] *€171,5 millones / €573 millones = 29,9%*

de Responsabilidad Civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992, haciendo uso de la cuantía retenida o el saldo de la misma. El Fondo de 1992 tendría la posibilidad de pedir los reembolsos a los Gobiernos español y portugués e invocar las garantías bancarias facilitadas por estos Gobiernos, si fuera necesario.

Examen de la propuesta del Director efectuado por el Comité Ejecutivo en octubre de 2005

Las delegaciones española, francesa y portuguesa expresaron su aprecio por los esfuerzos realizados por el Director en su búsqueda de una solución innovadora que fuese aceptable para los tres Estados afectados y que al mismo tiempo fuese consistente con la política del Fondo. Dichas delegaciones señalaron que la propuesta beneficiaría a los perjudicados por la contaminación, no supondría riesgos financieros para el Fondo de 1992, pero reforzaría la credibilidad del Fondo entre los reclamantes demostrando que estaba dispuesto a mostrar flexibilidad y adaptarse a nuevas circunstancias y retos.

Varias delegaciones respaldaron la propuesta, reconociendo la magnitud del siniestro del *Prestige* y las circunstancias excepcionales que lo rodeaban, y opinaron que era en interés de los damnificados y que estaban satisfechas con las garantías que protegían al Fondo de 1992 contra una situación de exceso de pago. Varias delegaciones subrayaron que la solución propuesta no debía considerase como un precedente a seguir en futuros siniestros. Algunas delegaciones manifestaron que no podrían aceptar este tipo de solución si se considerase como un precedente por el Comité Ejecutivo. Se subrayó también que era importante que el Director informase con regularidad al Comité Ejecutivo sobre el proceso de tramitación de las reclamaciones para que pudiera seguir la evaluación final de las reclamaciones y darse por satisfecho de que el Fondo se ceñía a su política y práctica. No obstante, algunas delegaciones señalaron que inevitablemente la decisión del Comité constituiría un precedente.

Algunas delegaciones expresaron preocupación porque no todos los Estados podrían aportar las garantías financieras necesarias exigidas, lo que podría dar lugar a que no todos los Estados y las víctimas recibiesen el mismo trato.

El Comité Ejecutivo se mostró de acuerdo con la propuesta del Director de incrementar el nivel de pagos, la distribución de la cuantía pagadera por el Fondo de 1992 y las disposiciones de los compromisos y garantías por los Gobiernos de España, Francia y Portugal, y decidió lo siguiente:

1. El nivel de pagos del Fondo de 1992 debería incrementarse del 15% al 30% de la pérdida o daños realmente sufridos por cada reclamante según la evaluación llevada a cabo por los peritos nombrados por el Fondo de 1992 y el London Club.

2. La cuantía de €133 840 000, que representa la cuantía total pagadera por el Fondo de 1992, menos una reserva del 10%, debería repartirse entre los tres Estados interesados como se indica en el cuadro de esta página:

3. Se autorizó al Director a pagar al Gobierno español €57 365 000 (£40 millones), a reserva de que dicho Gobierno se comprometa a indemnizar a todos los reclamantes que hubiesen sufrido daños por

Estado	Reparto %	Reparto (cuantías) (cifras redondeadas)	Garantías bancarias[14]
España	85,90%	€115 000 000	€78 850 000
Francia	13,55%	€18 100 000	-
Portugal	0,55%	€740 000	€510 500
Total	**100,00%**	**133 840 000**	**€79 360 500**

[14] *Las cuantías de las garantías bancarias corresponden a las diferencias entre las cuantías distribuidas y el 15% de las cuantías evaluadas, es decir España €115 000 000 - €36 150 000 (€241 millones al 15%) = €78 850 000; Portugal €740 000 - €229 500 (€1 530 000 al 15%) = €510 500.*

contaminación en España por cuantías que no sean inferiores al 30% de la pérdida o el daño, reembolsar al Fondo de 1992 toda cuantía que éste adeude al Fondo en el caso de que el Comité Ejecutivo decida reducir la parte proporcional pagadera por el Fondo por daños en España y facilitar al Fondo de 1992 una garantía bancaria para cubrir la diferencia entre la cuantía pagada a éste por el Fondo y el 15% de la cuantía evaluada.

4. Se autorizó al Director a pagar al Gobierno portugués €740 000 (£508 000), a reserva de que dicho Gobierno se comprometa a pagar al Fondo de 1992 toda cuantía que éste adeude al Fondo en el caso de que el Comité Ejecutivo decida reducir la proporción pagadera por el Fondo por daños en Portugal, resarcir al Fondo por toda cuantía que haya pagado a otros reclamantes por daños debidos a la contaminación en Portugal y aportar al Fondo de 1992 una garantía bancaria para cubrir la diferencia entre la cuantía pagadera a éste por el Fondo y el 15% de la cuantía evaluada.

5. Se autorizó al Director a pagar a cada reclamante en Francia, excepto al Gobierno francés, el 30% de las pérdidas o daños según las evaluaciones realizadas por el Fondo de 1992, o decididas por una sentencia definitiva dictada por un tribunal competente, a reserva de que el Gobierno francés se comprometa a aceptar una reducción de la indemnización a la que tendría derecho, hasta la cuantía de su reclamación admisible, para proteger al Fondo de 1992 contra un exceso de pago a reclamantes que hayan sufrido daños en Francia, en el caso de que el Comité Ejecutivo decida reducir el nivel de pagos.

6. Las garantías bancarias que deben aportar los Gobiernos de España y Portugal deberían ser facilitadas por una institución financiera que tenga la solvencia financiera estipulada en las Directrices internas sobre inversiones del Fondo de 1992 y cumplir el resto de los criterios y, por lo general, sea a satisfacción del Director.

Novedades después de la sesión de octubre de 2005

En diciembre de 2005, el Gobierno portugués informó al Fondo de 1992 que no facilitaría una garantía bancaria y que, por consiguiente, sólo solicitaría el pago del 15% de la cuantía evaluada de su reclamación.

Al 31 de diciembre de 2005, los Gobiernos español y francés preparaban la documentación necesaria. Una vez recibida por el Fondo de 1992, el Director dará cumplimiento a la decisión del Comité Ejecutivo.

Reclamación por los costes de la extracción de los hidrocarburos del pecio

En octubre de 2005, el Comité Ejecutivo examinó la cuestión de si una reclamación del Gobierno español por los costes de la operación de extracción de los hidrocarburos del pecio del *Prestige* era admisible en principio, conforme a los criterios de admisibilidad del Fondo de 1992.

Como se mencionó antes, el *Prestige* se partió en dos y se hundió a unos 260 kilómetros al oeste de Vigo (España), la sección de proa a una profundidad de 3 500 metros y la sección de popa a una profundidad de 3 830 metros. Se utilizó un sumergible de control remoto para sellar y taponar temporalmente las fisuras, a fin de reducir al mínimo el escape de los hidrocarburos, a consecuencia de lo cual se notificó que el ritmo estimado de la fuga era inferior a 20 litros por día. Basándose en reconocimientos llevados a cabo en 2003, la cantidad de hidrocarburos restantes en el pecio se estimó en 13 100 toneladas en la sección de proa y 700 toneladas en la sección de popa, con un error inferior al 10%.

El Gobierno español creó un Comité Científico para estudiar las diversas posibilidades de hacer frente al pecio. Dicho Comité concluyó que había dos posibles soluciones, a saber la extracción de los hidrocarburos restantes en el pecio mediante bombeo, y el confinamiento del pecio en una estructura de cemento o acero.

En diciembre de 2003, tras efectuarse pruebas en el Mediterráneo y, posteriormente, en el lugar del pecio, el Gobierno español decidió que la carga restante en el pecio se extrajese mediante bolsas-

Las embarcaciones pesqueras resultaron ser muy eficaces en la recogida de hidrocarburos del mar tras el siniestro del Prestige.

lanzadera de aluminio que se llenan por gravedad a través de perforaciones practicadas en los tanques. Se firmó un contrato para extraer los hidrocarburos restantes del *Prestige* entre el Gobierno español y la empresa petrolera española Repsol YPF. La extracción del petróleo, que comenzó en mayo de 2004, finalizó en septiembre de 2004. Se retiraron aproximadamente 13 000 toneladas de carga de la sección de proa del pecio, que fue tratada con agentes biológicos para acelerar la degradación de los hidrocarburos. No se intentó extraer las 700 toneladas de hidrocarburos de la sección de popa, que no fue tratada con agentes biológicos.

La reclamación del Gobierno español, de €109,2 millones (£75 millones), se refería al coste de la operación de extracción de los hidrocarburos del pecio del *Prestige*, incluidos los costes de la labor preparatoria y las pruebas de factibilidad realizadas en el Mediterráneo y en el lugar del pecio.

El Director había pedido a la International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF) que diese una opinión al Fondo de 1992 sobre el carácter razonable de la operación desde un punto de vista técnico, esto es, sobre la base de las circunstancias particulares del siniestro, los hechos conocidos en el momento en que se decidió efectuar la operación, y si eran razonables los costes contraídos y la relación entre estos y los beneficios derivados o previstos. El Gobierno español había pedido la opinión de un equipo internacional de expertos[15] sobre la necesidad ecológica y social de hacer frente al pecio del *Prestige*.[16]

En su presentación al Comité Ejecutivo, el Director reconoció que probablemente había muchos factores que las autoridades españolas habían tenido en cuenta al alcanzar su decisión de extraer los hidrocarburos del pecio del *Prestige* y que la cuestión de si una reclamación por el coste de la operación era admisible de conformidad con los Convenios de 1992 probablemente no había sido una preocupación primordial en el momento de adoptar la decisión. Reconoció también el enorme logro tecnológico e innovador de Repsol YPF y sus socios al recobrar con éxito 13 000 toneladas de hidrocarburos de una profundidad superior a 3 500 metros.

[15] *El Dr. Michel Girin, Director del Centre de documentation de recherche et d'expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux (CEDRE), (Francia), el Profesor Lucien Laubier, Director del Institut océanographique de Paris (IOP), (Francia) y el Profesor Ezio Amato, Director del Istituto Centrale per la Ricerca Scientifica e Tecnologica Applicata al Mare (ICRAM), (Italia).*

[15] *Las opiniones se recogen en el sitio web de los FIDAC (documento 92FUND/EXC.30/9/2, Anexos I y II).*

No obstante, el Director expresó la opinión de que era importante que el Fondo de 1992 considerase la reclamación del Gobierno español puramente frente a los criterios de admisibilidad estipulados por la Asamblea del Fondo de 1992. A este respecto, hizo referencia a la definición de 'medidas preventivas' en el artículo I.7 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, a saber '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' (véase artículo 1.2 del Convenio del Fondo de 1992). Mencionó además que los criterios para la admisibilidad de las reclamaciones por los costes de medidas preventivas habían sido elaborados en 1994 por el 7º Grupo de Trabajo intersesiones del Fondo de 1971, aprobados por la Asamblea del Fondo de 1971 en 1994 y refrendados por la Asamblea del Fondo de 1992 en 1996 (Resolución N°3 del Fondo de 1992). En cuanto a las medidas preventivas, estos criterios se reflejan en el Manual de Reclamaciones como sigue.[17]

> Las reclamaciones por los costes de las medidas para prevenir o reducir los daños por contaminación se evalúan basándose en criterios objetivos. El hecho de que un gobierno u otro organismo público decida tomar ciertas medidas no significa en sí que las medidas sean razonables a efectos de indemnización en virtud de los Convenios. Para evaluar su justificación técnica se tienen en cuenta los datos disponibles en el momento en que se decide adoptarlas. No obstante, los encargados de las operaciones deberían continuar evaluando sus decisiones a la luz de la evolución de la situación y del asesoramiento técnico.

La cuestión clave presentada al Comité Ejecutivo era si la operación de extraer los hidrocarburos del pecio era razonable desde un punto de vista objetivo y técnico.

El Director llamó la atención sobre los resultados de un estudio de pecios potencialmente contaminantes en el medio marino encargado por los patrocinadores de la Conferencia Internacional sobre Derrames de Petróleo de 2005 en los Estados Unidos.[18] En el informe se indica que la decisión de recuperar el petróleo de un buque hundido debe basarse en una sólida evaluación del riesgo y un análisis bien desarrollado del coste-beneficio, porque todo emprendimiento de recuperación suele ser caro, lleva tiempo y es arriesgado, y que el análisis del coste-beneficio debe evaluar el impacto potencial ambiental y biológico de la contaminación del pecio, así como las consecuencias socioeconómicas de todo derrame y los costes de rehabilitación. En el informe se sugería que, basándose en la experiencia pasada, debía haber dos consideraciones en toda decisión de llevar a cabo actividades de rehabilitación, tanto para trasvasar como para extraer el cargamento de petróleo restante de cualquier buque hundido, esto es si el impacto potencial ambiental y los riesgos presentados por el petróleo que contiene el buque hundido compensan con creces el coste de la acción de mitigación y si la combinación potencial del impacto/riesgo ambiental, los daños económicos, y el descontento social que podrían causar los derrames repetidos del petróleo que contiene el buque hundido compensan con creces el coste de la acción de mitigación.

Los criterios que se indican en el informe de la Conferencia sobre Derrames de Petróleo, aunque mucho más detallados, eran en su mayor parte consistentes con los criterios de admisibilidad del Fondo relativos a las medidas preventivas. No obstante, los criterios del Fondo no incluyen la cuestión del descontento social causado por derrames repetidos, que puede haber sido una consideración del Gobierno español al decidir proceder a la operación de extracción del petróleo.

En cuanto al caso del *Prestige*, tanto la ITOPF como el equipo de expertos nombrados por el Gobierno español habían considerado que la consecuencia más probable de dejar el petróleo en el pecio habría sido un escape lento de petróleo del pecio durante muchos años, con la consecuencia de la dispersión generalizada de bolas de alquitrán en una extensa zona del Océano Atlántico que, según los vientos y las corrientes, podría haber afectado a las costas, particularmente las costas de Galicia y Cantabria. Si bien los expertos designados por el Gobierno español no descartaban la posibilidad de una liberación importante de petróleo debido a la actividad sísmica, la ITOPF había llamado la

[17] *Este texto figura en la edición de 2002 del Manual (páginas 18-19). El mismo texto figura en la edición de abril de 2005 (página 21), aprobado por la Asamblea del Fondo de 1992 en su 9a sesión, celebrada en octubre de 2004.*

[18] *Potentially Polluting Wrecks in Marine Waters – Actas de la Conferencia Internacional sobre Derrames de Petróleo, 15–19 de mayo de 2005, Miami, Florida, EE.UU.; informe preparado por J. Michel et al.*

atención sobre el testimonio de los buques hundidos en aguas profundas durante más de 30 años, que indicaba que no era probable un derrame catastrófico.

Ambos grupos de expertos concordaron en que era imposible cuantificar en términos monetarios la escala de los daños probables ocasionados por contaminación si no se hubiera recuperado el petróleo del pecio, pero que el caso hipotético más probable de derrame de hidrocarburos no habría constituido una grave amenaza a los recursos marinos. Sin embargo, si bien la ITOPF había concluido que las bolas de alquitrán varadas en la costa habrían sido despejadas por las autoridades locales junto con otros restos normales, los expertos designados por el Gobierno español habían señalado que los costes habrían sido considerables, y que a consecuencia de las disposiciones de caducidad de los Convenios de 1992, aquellos costes no habrían sido recuperables a plazo más largo.

El Director expresó la opinión de que, aunque los costes de limpieza de la contaminación ocurrida después de seis años a partir de la fecha del siniestro no serían recuperables en virtud de los Convenios de 1992, el total de los costes de tales operaciones sería muy reducido en comparación con los costes de la operación de extracción del petróleo del pecio.

Una de las principales diferencias entre las opiniones de los dos grupos de expertos era que los expertos designados por el Gobierno español habían tenido en cuenta el posible impacto social de dejar el petróleo en su sitio, mientras que ITOPF se había centrado solamente en los criterios de admisibilidad del Fondo de 1992, que no tenían en cuenta los efectos sociales y los no económicos. En su consideración de la cuestión de la admisibilidad, el Director, por la misma razón, tampoco había tenido en cuenta esos efectos.

El Director compartió las opiniones de ITOPF y de los expertos designados por el Gobierno español de que no era probable un derrame catastrófico del petróleo, y que todo escape de petróleo del pecio probablemente revestiría la forma de un escape lento de pequeñas cantidades de petróleo. También compartió la opinión de que, si bien existía un riesgo perceptible de que un escape de petróleo del pecio alcanzase las zonas de cultivo de marisco en Galicia y las playas turísticas de las islas del Atlántico, se necesitaría un escape de petróleo mucho mayor para causar daños importantes a estos recursos.

A la luz de las consideraciones que se indican antes, el Director opinaba que el petróleo restante en las secciones hundidas del *Prestige* no presentaba una amenaza importante de contaminación y que los costes de la operación de extraer el petróleo eran desproporcionados con respecto a cualesquiera consecuencias potenciales económicas y ambientales de dejar el petróleo en el pecio. Por esta razón, consideraba que la reclamación del Gobierno español no cumplía los criterios de admisibilidad estipulados por los órganos rectores de los FIDAC, es decir que la operación debería ser razonable desde un punto de vista objetivo y técnico.

La delegación española manifestó que la reclamación por ?109 millones comprendía elementos potencialmente admisibles aparte del coste de la operación de extracción de hidrocarburos propiamente dicha, tales como los costes derivados de un comité científico asesor, el control de las fugas de hidrocarburos del pecio y los estudios sobre la viabilidad de la extracción de los hidrocarburos, y que estos elementos de las reclamaciones podrían ser evaluados por separado por los expertos del Fondo. La delegación española señaló que la ITOPF había llegado a la conclusión en su informe de que existía un riesgo perceptible de que los hidrocarburos derramados del pecio llegasen a Galicia. La delegación española manifestó que esto podría haber tenido repercusiones graves para los recursos pesqueros. También se señaló que podrían haber resultado afectadas las islas frente a la costa de España, que eran muy sensibles y que gozaban de un grado elevado de protección ambiental. La delegación española manifestó que la decisión de extraer los hidrocarburos del pecio se había tomado tras las deliberaciones y el asesoramiento de un comité científico asesor integrado por más de 40 expertos reconocidos internacionalmente. La delegación española indicó también que, en su opinión, los costes de la operación de extracción de hidrocarburos no eran desproporcionados teniendo presente la cantidad de hidrocarburos que se había extraído y en comparación con los costes de operaciones similares que habían sido aceptados por los FIDAC en relación con siniestros previos.

La delegación francesa manifestó que no estaba de acuerdo en que el riesgo planteado por los hidrocarburos que quedaban en el pecio fuese bajo y señaló que, si el Gobierno español no hubiese extraído los hidrocarburos, la contaminación hubiera durado décadas. La delegación portuguesa consideró que la operación de extracción de hidrocarburos era razonable y que la reclamación era admisible.

Varias delegaciones manifestaron su simpatía con el Gobierno español, pero hicieron hincapié, sin embargo, en que se tenían que cumplir los criterios de admisibilidad del Fondo con respecto a las medidas preventivas. Tales delegaciones refrendaron la opinión del Director de que el coste de la operación de extracción de hidrocarburos era desproporcionado con respecto a las consecuencias potenciales desde el punto de vista económico y ambiental y que, por lo tanto, la reclamación no cumplía los criterios de admisibilidad del Fondo. Se señaló que cada Estado tenía derecho a decidir qué medidas preventivas debería adoptar pero que, si éstas se decidían, basándose en las repercusiones potenciales desde el punto de vista social y no económico, éstas no podían tenerse en cuenta al evaluar la admisibilidad de las reclamaciones en relación con los costes derivados de tales medidas.

Otras delegaciones opinaron que, en vista de que no es posible predecir con certeza qué hubiera sucedido si se hubiesen dejado los hidrocarburos en el pecio, sería difícil para cualquier Gobierno resistir a la presión de la opinión pública para cerciorarse de que se eliminara el riesgo. Se señaló que el hecho de que numerosos gobiernos hubiesen probablemente actuado del mismo modo sugería que las medidas adoptadas eran razonables. Se señaló además que los tres Estados se hubieran expuesto potencialmente a mayor contaminación de no haberse adoptado ninguna medida y que, como cuestión de principio, los Estados estaban obligados a proteger el medio ambiente de conformidad con diversos Convenios de las Naciones Unidas y era necesario que el Fondo revisase sus criterios de admisibilidad para estar a la altura de tales obligaciones. En opinión de dichas delegaciones la reclamación era admisible en principio.

Otras delegaciones sugerían que, si bien los costes totales relacionados con la operación de extracción de los hidrocarburos parecían desproporcionados con respecto a las consecuencias ambientales y económicas que podría suponer el haber dejado los hidrocarburos dentro del pecio, podría ser que algunos de los costes de los estudios hubieran sido razonables hasta el momento en que se supo el coste real de la operación de extracción de hidrocarburos. Tales delegaciones se mostraron partidarias de las evaluaciones de los diversos elementos de la reclamación para determinar si algunos de estos elementos eran admisibles.

El Comité Ejecutivo decidió aplazar toda decisión sobre la admisibilidad de la reclamación, pero encargó al Director colaborar con el Gobierno español en el examen de todos los elementos de la reclamación a fin de identificar aquellos que pudieran ser admisibles y evaluar la cuantía admisible de tales elementos para que el Comité los examine en una sesión futura.

En noviembre y diciembre de 2005 tuvieron lugar reuniones entre representantes del Gobierno español y la Secretaría del Fondo para examinar las diversas cuestiones involucradas. El Director está evaluando los diversos elementos de las reclamaciones a la luz de esas deliberaciones.

Investigaciones sobre la causa del siniestro

Autoridad Marítima de las Bahamas

La Autoridad Marítima de las Bahamas (es decir, la autoridad del Estado de abanderamiento) ha llevado a cabo una investigación sobre la causa del siniestro. El informe sobre la investigación fue publicado en noviembre de 2004 y un resumen del resultado fue presentado en la sesión de marzo de 2005 del Comité Ejecutivo.

La Autoridad Marítima de las Bahamas concluyó, entre otras cosas, que era probable que el fallo inicial estaba en la estructura del costado del tanque 3 de la banda de estribor, seguido de una avería en el tanque 2 de la banda de estribor de popa, probablemente en el mamparo entre los dos tanques.

Según el informe, faltan pruebas firmes para ayudar a decidir finalmente la causa del fallo inicial del casco, pero que la causa probable de la desgarradura inicial del casco había sido una ola de grandes dimensiones que reveló una deficiencia en el tanque 3 de la banda de estribor.

Se manifestó que la deficiencia consistía probablemente en uno o, más probablemente, una combinación de dos o más de los siguientes factores: daños en la transferencia de buque a buque sufridos en San Petersburgo; fatiga; esfuerzos debidos a las grandes cantidades de nuevo metal que se añadieron a la antigua estructura de acero; y/o corrosión y que posiblemente pudo haber algún daño a uno de los tanques de carga contiguos al tanque 3 de la banda de estribor.

Se indicaba en el informe que los vídeos tomados durante el remolque del buque indicaban que las olas habían golpeado continuamente el tanque durante prolongados periodos y que los movimientos de balanceo y cabeceo ocasionaron que el agua entrase y saliese rápidamente del tanque, lo que se tradujo en una presión de carga fluctuante inusitadamente elevada y que las estructuras de los tanques no estaban proyectadas para aguantar esas fuerzas.

La reglamentación de las Sociedades de Clasificación exige que los buques sean sometidos a una extensa inspección cada cinco años (inspecciones especiales). El informe de la Autoridad Marítima de las Bahamas indica que la 5ª inspección especial del buque había sido efectuada en China en 2001, 18 meses antes del siniestro, al parecer según las máximas normas actuales del sector.

Según el informe, la inspección anual, llevada a cabo en Dubai en 2002, seis meses antes del siniestro, había sido comprobada por la Autoridad Marítima de las Bahamas. El informe menciona que debía haber sido efectuada una inspección interna del tanque 2 de la banda de estribor de popa, pero que no se había hecho. Sin embargo, el informe concluye que, como la estructura del tanque 2 de la banda de estribor de popa parecía haber sobrevivido a todos los esfuerzos adicionales que el siniestro le había impuesto, excepto el mamparo entre los dos tanques, es probable que una inspección en Dubai no hubiera revelado problemas significativos.

Además, según el informe, la supervisión por el Estado rector del puerto, el informe de inspección del buque (SIRE) y otras inspecciones llevadas a cabo antes del siniestro no dieron pie para preocuparse sobre la condición general del buque ni razón para creer que fuese necesaria una inspección interna especial de cualquiera de los tanques.

En cuanto a las medidas adoptadas después de que se produjeran los daños al casco, la Autoridad Marítima de las Bahamas había concluido, entre otras cosas, que:

- Es seguro que el buque podía haber sobrevivido al ser llevado a un lugar de refugio y que una vez en tal posición, se podía haber hecho una evaluación cabal de la condición del buque, y la mejor manera de garantizar que se redujera al mínimo todo riesgo de contaminación posterior.
- La disposición de un lugar de refugio podía muy bien haberse traducido en un resultado mucho más favorable e impedido la consiguiente contaminación a gran escala de un largo tramo de costa.
- Atendiendo a la acusación de causar contaminación, era difícil culpar al capitán por los daños iniciales a su buque. El capitán no habría tenido modo de prever o actuar para prevenir el suceso. Había actuado con buenas prácticas marineras durante la inclemencia del tiempo antes del siniestro, aminorando la marcha hasta una velocidad apropiada.

Ministerio de Fomento español

El Ministerio de Fomento español ha llevado a cabo una investigación sobre la causa del siniestro a través de la Comisión Permanente de Investigación de Siniestros Marítimos, que tiene el cometido de determinar las causas técnicas de los siniestros marítimos. Se presentó un breve resumen de la conclusión del informe sobre la investigación al Comité Ejecutivo en su sesión de junio de 2005.

El informe indica, entre otras cosas, que la Comisión calculó las fuerzas cortantes y momentos flectores[19] experimentados por el buque en tres ocasiones, a saber: justo antes de ocurrir los daños; después de inundarse los tanques de lastre de estribor; y después de que los tanques de lastre de la banda de babor se hubieran llenado para corregir la escora ocasionada por la inundación de los tanques de estribor. Se tomó nota además de que en el informe se indica, entre otras cosas, que:

[19] *Fuerzas internas que son inducidas en la estructura dependiendo de cómo esté cargado el buque.*

Máquina de limpieza de playas recogiendo bolas de alquitrán de una playa de arena.

- El momento flector máximo justo antes de ocurrir los daños estaba comprendido dentro del máximo en aguas tranquilas permitido por la sociedad de clasificación del buque, la American Bureau of Shipping (ABS).
- Después de inundarse los tanques de estribor, el momento flector máximo excedía del máximo en aguas tranquilas en un 28,4%.
- Una vez que se hubieran llenado los tanques de la banda de babor, el momento flector máximo excedía del máximo en aguas tranquilas en un 70,4%.
- La máxima fuerza cortante en las tres ocasiones estaba comprendida dentro de la admisible según la ABS.

La Comisión llegó a la conclusión de que la causa del siniestro era un fallo estructural en el área de los tanques No. 2 de estribor de popa y No. 3 de la banda de estribor a consecuencia de una pérdida de resistencia local debida a la deformación, desprendimiento o fractura de los refuerzos longitudinales del costado del buque, que causaron una pérdida de rigidez en las planchas del casco y su consiguiente deformación, que podría haber causado una gran desgarradura e incluso un desprendimiento de esas planchas. La Comisión basó sus conclusiones en los siguientes factores:

- La grabación de vídeo tomada por el submarino Nautile indicaba que las planchas del casco del *Prestige* se había desprendido en el costado de estribor en la línea de la soldadura, seis metros por debajo de la cubierta principal.
- Parte de la estructura de los tanques afectados había sido renovada en Guangzhou (China)[20] por detectarse que el espesor era inferior al mínimo permisible en la reglamentación de la sociedad de clasificación.
- El área afectada por los daños, y que había sido parcialmente reparada, había estado sometida a lo largo de los años a fatiga térmica y mecánica; térmica porque el fuel oil es un cargamento transportado a elevadas temperaturas (hasta 90°C), y mecánica debido a los años de servicio del buque.
- La renovación de los esfuerzos longitudinales se había llevado a cabo con perfiles elaborados y refuerzos soldados manualmente, al no disponerse de refuerzos

[20] *El buque fue objeto de reparaciones, e inspección especial, en Guangzhou en mayo de 2001.*

prefabricados en el mercado local. Si bien se acepta en el informe que esta técnica es válida, se tiene entendido que las características mecánicas de las secciones hechas de esta manera son de calidad inferior.

- El espesor de las planchas sustituidas era, en algunos casos, menor que el de los originales y, aunque dentro de la reducción permitida por ABS, podría provocar una concentración excesiva del esfuerzo en las zonas de la unión.
- El buque había sido modificado para permitir utilizar los tanques de carga para lastre limpio, incluidos los tanques que fueron afectados por los daños. Esto, junto con el hecho de que los tanques de carga adyacentes transportaban carga a temperaturas de hasta 90°C, significaba que esos tanques estaban sometidos a un mayor grado de corrosión.
- El mal tiempo reinante en la zona.
- El deficiente estado de mantenimiento del buque.
- El atraque repetido de buques al costado del *Prestige* durante su estadía de cuatro meses en San Petersburgo[21], exigiendo el empleo de defensas especiales, podría haber debilitado el área de su costado.

El Ministerio de Fomento español facilitó al Fondo de 1992 una copia de las conclusiones en una adición al informe al que se refiere arriba. En la adición se concluye que:

- El informe realizado por la Autoridad Marítima de las Bahamas en Londres había sido confeccionado en base a los informes elaborados por otros con vistas a alcanzar sus conclusiones, principalmente los de la Sociedad de Clasificación del buque, la American Bureau of Shipping (ABS), y el de los auditores de la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (IACS). La IACS ha pasado por alto multitud de errores, omisiones y negligencias, fácilmente observables en los informes de las inspecciones realizadas por la ABS. El informe elaborado por la Autoridad no puede ser calificado, en consecuencia, como independiente o imparcial.
- Según el informe de la propia Autoridad Marítima de las Bahamas, ésta no realizó su inspección anual en 2001.
- Se había realizado un nuevo estudio del clima marítimo al que hubo de enfrentarse el *Prestige* en su travesía desde el Mar del Norte hasta el MAYDAY. Las condiciones registradas el día 13 de noviembre de 2002, no pueden calificarse de extremas o inusuales para la zona y época del año. No hay evidencia de olas anormales. Por el Dispositivo de Separación del Tráfico de Finisterre transitan anualmente cerca de 45 000 buques. Ninguno de los que lo hicieron el día 13 de noviembre de 2002 había notificado condiciones extremas.
- Se han analizado las imágenes termográficas tomadas por uno de los helicópteros de salvamento. Los resultados del análisis, las fotografías y vídeos existentes, así como otros testimonios, hacen imposible mantener, como pretendía la Autoridad Marítima de las Bahamas, que el vertido inicial se produjese exclusivamente por las tapas Butterworth. Con elevada probabilidad, y como creía el Capitán del buque el día 13 de noviembre de 2002, el mamparo de separación entre el tanque central nº 3 y el de lastre nº 3 estaba roto. Probablemente el tanque central nº 2 y el nº 4 de estribor estaban seriamente dañados. Ello justificaría la enorme cantidad de fuel que ya se había vertido a la mar en la mañana del día 14 de noviembre, según se deducía del estudio referido en éste epígrafe.
- El análisis de la evidencia disponible, incluyendo la documentación recuperada de a bordo, permitía calificar al *Prestige* como "que no cumple las normas".

En resumen y conclusión final, en opinión de la Administración Marítima Española, se afirmó que la cadena de errores, omisiones y negligencia en las inspecciones al buque *Prestige*, fueron factores determinantes de la condición crítica en la que se encontraba el buque y en consecuencia del desenlace final. Se afirmó que ignorar deliberadamente esta circunstancia, como la Autoridad Marítima de las Bahamas parecía haber hecho, creaba la ilusión ficticia de pensar que el capitán o el equipo de salvamento tenían plena libertad a la hora de elegir entre diversas opciones de actuación mientras que la costa española estaba gravemente amenazada y sus autoridades adoptaban medidas para protegerla sin disponer de información veraz sobre el estado real del buque.

[21] *El buque desempeñó las funciones de buque de almacenamiento durante 131 días, del 22 de junio al 30 de octubre de 2002, cuando estuvo atracado en San Petersburgo (Federación de Rusia) antes de su travesía final. Durante ese tiempo las barcazas transportaban hidrocarburos al buque y los petroleros abarloaban para cargar. El buque habría corrido el riesgo de daños por el contacto de buques que viniesen a su costado para cargar o descargar.*

Juzgado de lo penal de Corcubión
El juzgado de lo penal de Corcubión en España está llevando a cabo una investigación sobre la causa del siniestro en el contexto de un proceso penal. El juzgado investiga el papel del capitán del *Prestige*, de un funcionario que participó en la decisión de no permitir que el buque entrase en un puerto de refugio en España y de un gerente de la empresa que administra el buque.

Ministerio francés de Transporte y del Mar
El Ministerio francés de Transporte y del Mar (Secrétariat D'État aux Transports et à La Mer) ha llevado a cabo una investigación preliminar sobre la causa del siniestro a través de la Inspección General de Asuntos Marítimos – Oficina de investigaciones – siniestros/mar (BEAmer). Se presentó un breve resumen del informe sobre la investigación al Comité Ejecutivo en su sesión de junio de 2005.

El informe indica que, como los investigadores sólo tenían acceso a los documentos facilitados por la sociedad de clasificación y el Estado de abanderamiento, no podían basar sus conclusiones en pruebas tangibles.

El informe concluye que, sobre la base de la información disponible, la pérdida del *Prestige* parece deberse a una serie de factores sucesivos, a saber:

- Factores relacionados con las condiciones del mercado del transporte marítimo de combustibles pesados, que tuvieron como consecuencia el transporte de una parte sustancial de esos productos fuertemente contaminantes en buques viejos y pre-MARPOL.
- Factores que tienen que ver con el proyecto de esos buques en su fecha de construcción y problemas de envejecimiento resultantes al hacer que los buques cumplan las disposiciones del MARPOL.
- Posibles factores causantes de los daños iniciales: impacto de un objeto flotante (aunque poco probable); impacto violento de olas; fallo del casco o combinación de estos factores.
- Reparaciones sucesivas, que podrían indicar deficiencias estructurales en el mamparo entre los tanques laterales 2 y 3 que, en buques pre-MARPOL, son más susceptibles a la corrosión, debilitamiento de la estructura interna de los tanques laterales 2 y 3 debido al uso del buque para operaciones de transbordo en San Petersburgo, y reparaciones insuficientes, sobre todo en Guangzhou en 2001.
- Ampliación de los daños iniciales debido a: fuerzas sobre la estructura producidas por el mar antes de notificarse los daños, fuerzas adicionales sobre la estructura averiada generadas por el llenado de los tanques de lastre de babor y operaciones de remolque y mantenimiento del buque en el mar en condiciones delicadas tras la avería inicial, relacionadas con dificultades de recepción (configuración de la costa, medios limitados de remolque).

El informe consideraba que la acción del capitán de inundar los tanques de lastre de la banda de babor agravó la situación[22] e hizo peligroso el remolque a larga distancia pero que el capitán probablemente no disponía de la información pertinente para tomar su decisión porque el calculador de estabilidad había estado averiado desde que ocurrió la escora inicial repentina.[23]

En cuanto a las acciones del propietario del buque, el informe observa que el enlace con las autoridades marítimas del estado ribereño parece haber sido a través de un agente marítimo del buque nombrado por el propietario del buque y que entró en contacto con las autoridades tres horas después de haberse dado la alarma, y esta información fue facilitada al propietario del buque por el capitán, y que la persona designada se preocupó inmediatamente de gestionar un contrato con una compañía de salvamento.

El informe indica que están por estudiar las acciones del salvador y que la información solicitada a los salvadores no había sido facilitada a BEAmer.

Con respecto a las decisiones tomadas por las autoridades españolas para alejar al buque de la costa, el informe observa que los investigadores no habían recibido de las autoridades marítimas españolas la información necesaria para entender completamente el proceso de decisión. El informe indica que, aunque la contaminación inicial era relativamente menor y que el buque aguantó varios días, la información facilitada por el

22 ??

23 ??

propietario del buque y la sociedad de clasificación garantizando la resistencia del buque no parece haber sido suficiente para satisfacer a las diversas autoridades costeras, y, a ojos de las autoridades marítimas del estado ribereño, los posibles lugares de refugio en las rías gallegas no eran idóneos para contener a la postre una contaminación de gran envergadura.

El informe indicaba que, como no se llevaría a cabo ni se haría público el análisis metalúrgico de un mínimo de muestras significativas, no parece posible elaborar más las conclusiones.

Juez de instrucción de Brest
Un juez de instrucción de Brest está llevando a cabo una investigación penal sobre la causa del siniestro.

Intervención del Fondo de 1992
El Fondo de 1992 sigue las investigaciones en curso a través de sus abogados españoles y franceses.

Acciones judiciales

España
Unas 2 020 reclamaciones han sido depositadas en los procedimientos judiciales ante el Juzgado de lo penal de Corcubión (España). Doscientas trece de estas reclamaciones son de personas que han presentado reclamaciones directamente al London Club y el Fondo de 1992, a través de la Oficina de Reclamaciones de La Coruña. No se han facilitado al Juzgado detalles de las pérdidas sufridas. Se espera que los reclamantes que han alcanzado acuerdos con el Gobierno español, conforme a los Reales Decretos-Ley, retiren sus reclamaciones del Juzgado.

El Gobierno español ha entablado acción judicial en el Juzgado de lo penal de Corcubión en nombre propio y de las autoridades regionales y locales, así como en nombre de otros 976 reclamantes. Varios otros reclamantes han entablado también acción judicial en ese Juzgado. Dicho Juzgado examina si esos reclamantes tienen derecho a unirse al proceso.

Francia
A petición de varias comunas, el Tribunal Administrativo de Burdeos designó peritos para determinar el alcance de la contaminación en varias localidades de la zona afectada.

En julio de 2003 cinco ostricultores comenzaron un procedimiento sumario contra el propietario del buque, el London Club y el Fondo de 1992 ante el Tribunal de Comercio de Marennes d'Oleron solicitando pagos provisionales de cuantías por un total aproximado de €400 000 (£275 000). En julio de 2004, el Tribunal había dictado sentencia sumaria en la que rechazaba la solicitud por razón de que los reclamantes no habían presentado suficientes pruebas para justificar un procedimiento sumario. En su sentencia, el Tribunal invitó a los reclamantes a presentar sus reclamaciones en la Oficina de Reclamaciones de Burdeos. Tres de los ostricultores han presentados sus reclamaciones en la Oficina.

El Gobierno francés y otros 216 reclamantes han entablado acción judicial contra el propietario del buque, el London Club y el Fondo de 1992 en 15 juzgados de Francia, solicitando indemnización por un total aproximado de €110 millones (£76 millones), incluidos €67,7 millones (£46 millones) reclamados por el Gobierno.

Portugal
El Gobierno portugués ha entablado acción judicial en el Juzgado Marítimo de Lisboa contra el propietario del buque, el London Club y el Fondo de 1992 reclamando indemnización de €4,3 millones (£3 millones).

Estados Unidos
El Estado español ha entablado acción judicial contra la American Bureau of Shipping (ABS), la sociedad de clasificación del *Prestige*, 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 excederían de US$700 millones (£408 millones) y posteriormente se estimó que excederían de US$1 000 millones (£582 millones). El Estado español ha sostenido, entre otras cosas, que la ABS había sido negligente en la inspección del *Prestige* y no había detectado corrosión, deformación permanente, materiales defectuosos y fatiga en el buque, y había sido negligente al conceder la clasificación.

La ABS negó la alegación hecha por el Estado español y a su vez entabló acción judicial contra el Estado argumentando que, si el Estado sufrió daños, ello fue causado en su totalidad o en parte por su propia negligencia. ABS ha hecho una contrademanda y ha solicitado que se ordene al Estado indemnizar a la ABS por toda cuantía que ABS esté obligada a pagar en virtud de toda sentencia contra ella en relación con el siniestro del *Prestige*. El Tribunal de Nueva York desestimó la contrademanda de ABS por razón de que el Estado español tenía derecho a inmunidad soberana. ABS solicita nuevo examen por el Tribunal o venia para apelar.

Como parte del procedimiento de aportación de pruebas en la litigación de Nueva York, la ABS pidió que el Estado español presentase todos los documentos y material que forma parte del expediente del Juzgado de lo penal de Corcubión que investiga el siniestro del *Prestige*, así como todos los documentos y material examinados por la Comisión Permanente de Siniestros Marítimos en España. El Estado español respondió afirmando que los documentos y material pedidos estaban protegidos contra su divulgación por privilegio en virtud del derecho procesal español. La ABS presentó disconformidad con la afirmación de privilegio. En una decisión dictada en agosto de 2005, tras tener en cuenta los diversos intereses en pugna involucrados, el juez que supervisaba la aportación de pruebas denegó la afirmación de privilegio del Estado español y ordenó que se presentasen los documentos. El juez denegó entonces la moción de nuevo examen de España. El Estado español puede apelar contra esta decisión.

En septiembre de 2005, el Estado español presentó una petición al Juzgado de lo penal de Corcubión sosteniendo que estos documentos y material estaban privilegiados en virtud del derecho procesal español y no se podían facilitar a la ABS, y pidió al Juzgado de lo penal que adoptase una decisión sobre esta cuestión. En decisión dictada en septiembre de 2005, el Juzgado decidió que estos documentos y material eran privilegiados para las partes que se habían unido al proceso penal y que por lo tanto no se debían poner a disposición de la ABS. Se sigue de esta decisión que la ABS podría tener acceso a los documentos y material uniéndose al proceso como parte interesada.

En agosto de 2005, la ABS presentó al Tribunal de Nueva York la solicitud de una sentencia sumaria desechando la querella del Estado español. El Tribunal aún no ha adoptado una decisión sobre la solicitud.

Las autoridades regionales del País Vasco (España) entablaron acción judicial contra ABS en el Tribunal federal de primera instancia de Houston, Texas, reclamando indemnización por costes de limpieza y pagos efectuados a personas y empresas por US$50 millones (£29,1 millones). Las autoridades argumentaron, entre otras cosas, que ABS había incumplido su deber de inspeccionar suficientemente el *Prestige* y había clasificado el buque como navegable cuando no lo era. Esta acción judicial fue transferida al Tribunal de Nueva York que se encarga de la reclamación del Estado español arriba referida. Como el Gobierno español ha indemnizado a la Región Vasca, es probable que esta acción sea retirada en un futuro próximo. Sin embargo, al 31 de diciembre de 2005, la acción aún no había sido retirada formalmente.

La ABS había pedido antes venia al Tribunal de Nueva York para cursar una reclamación de indemnización contra el Estado español, procurando la recuperación de la cuantía por la que pueda ser responsable a la Región Vasca. Si se retira la acción de la Región Vasca contra la ABS, probablemente se retiren las contrademandas.

Acción de recurso del Fondo de 1992 contra la ABS

En octubre de 2004, el Comité Ejecutivo estudió si el Fondo de 1992 debería interponer recurso contra la American Bureau of Shipping (ABS).

Sobre las consideraciones del Comité Ejecutivo, se hace referencia al Informe Anual de 2004, páginas 102-104.

El Comité Ejecutivo decidió que el Fondo de 1992 no incoase una acción de recurso contra la ABS en los Estados Unidos. Decidió además que se aplazara toda decisión sobre una acción de recurso contra ABS en España hasta que se

revelasen más pormenores sobre la causa del siniestro del *Prestige*. Se encargó al Director que siguiera la litigación en curso en los Estados Unidos, supervisara las investigaciones en curso sobre la causa del siniestro y adoptara las medidas necesarias para proteger los intereses del Fondo de 1992 en cualquier jurisdicción pertinente.

El Comité señaló que esta decisión no prejuzgaba la postura del Fondo con respecto a las acciones judiciales incoadas contra otras partes.

14.8 SINIESTRO EN BAHREIN

(Reino de Bahrein, marzo de 2003)

El siniestro

El 15 de marzo de 2003, la sección aérea del Ministerio del Interior de Bahrein señaló la presencia de una mancha de petróleo a 20 millas de la costa norte de Bahrein. El 17 de marzo, los hidrocarburos empezaron a llegar al litoral norte del Reino de Bahrein y en tres días más alcanzaron las costas oriental y occidental de la isla de Muharraq. Una parte de los hidrocarburos llegó al puerto de Mina Sulman y afectó a un puerto pesquero dañando embarcaciones pesqueras y aparejos.

Los hidrocarburos llegaron cerca de las tomas de agua de mar de dos centrales eléctricas/desalinizadoras y de otra planta de desalinización. Unos 18 kilómetros de litoral quedaron contaminados con unas 100 toneladas de hidrocarburos. Se señaló que parte de los hidrocarburos afectó al litoral del Reino de Arabia Saudita en las proximidades de la calzada que une Bahrein con el continente.

Operaciones de limpieza

El servicio de Guardacostas de Bahrein ayudó a la Comisión Pública para la Protección de los Recursos Marinos, el Medio Ambiente y la Naturaleza en las operaciones de limpieza mar adentro entre el 15 y el 24 de marzo de 2003. El 22 de marzo, la Dirección de Meteorología y Medio Ambiente de Arabia Saudita proporcionó a las autoridades de Bahrein una barrera flotante de contención de hidrocarburos de aproximadamente 2 000 metros y un buque recolector de hidrocarburos. Este equipo se devolvió a Arabia Saudita el 28 de marzo.

El Ministerio de Electricidad y Agua desplegó barreras flotantes en las proximidades de las tomas de agua de las centrales eléctricas/desalinizadoras de Sitra y de Hidd y de la planta de desalinización de Addur, y asimismo organizó operaciones de limpieza del litoral para impedir que los hidrocarburos contaminaran los sistemas de enfriamiento de estas instalaciones y las aguas que alimentan las desalinizadoras.

El Ministerio de Municipios y de Agricultura, junto con la Bahrain Petroleum Company (BAPCO), llevaron a cabo extensas operaciones de limpieza del litoral y eliminaron los residuos de hidrocarburos. Dichas operaciones se iniciaron el 19 de marzo y terminaron el 18 de abril de 2003.

Investigaciones sobre la fuente de la contaminación

Análisis químicos

Las autoridades de Bahrein tomaron muestras de la contaminación y las enviaron a los laboratorios en Bahrein y Arabia Saudita para el análisis. El Centro de Ayuda Mutua para Emergencias Marinas (MEMAC) en Bahrein también obtuvo muestras de la contaminación y las envió al Fondo de 1992 para su análisis. Los análisis en Bahrein no fueron concluyentes, aunque se informó que el contenido de azufre de los hidrocarburos era muy similar al del crudo de Iraq (Basrah). El laboratorio en Arabia Saudita llegó a la conclusión de que los hidrocarburos eran crudos de Iraq.

Las muestras presentadas al Fondo de 1992 fueron enviadas a un laboratorio de Escocia especializado en el análisis e identificación por huellas de petróleo. Éste llegó a la conclusión de que, a falta de hidrocarburos de referencia para la comparación, sobre la base de su experiencia, los hidrocarburos podían provenir de Arabia Saudita, de Kuwait o del sur de Iraq.

En febrero de 2004, el MEMAC obtuvo una muestra de crudo de Iraq (Basrah), procedente de un tanque de exportación del terminal de hidrocarburos de Al-Baker en Iraq, y la presentó al Fondo de 1992. Posteriormente, la muestra fue analizada por el laboratorio de Escocia, que halló una gran similitud entre la 'identificación por huellas' de las muestras de la contaminación y la muestra de crudo de Iraq (Basrah). El laboratorio llegó a la conclusión de que los residuos de

hidrocarburos recogidos de la costa norte de Bahrein coincidían con el estado previsible de los crudos de Basrah que se habían expuesto a los procesos naturales de degradación durante varios días.

Imagen por satélite

El MEMAC obtuvo imágenes por satélite (banda de frecuencias visible) del National Oceanic and Atmospheric Agency (Organismo Nacional del Océano y la Atmósfera) de los Estados Unidos. Las imágenes del 14 de marzo de 2003 mostraban que los hidrocarburos al norte de Bahrein cubrían una zona de aproximadamente 50 millas cuadradas, lo que indicaba que el derrame se había producido unos días antes del 14 de marzo. Como la zona estaba nublada entre el 6 y el 13 de marzo de 2003, no había imágenes de satélites disponibles para ese período. Aunque el 5 de marzo el cielo estaba despejado, no había pruebas de la presencia de hidrocarburos en el agua en ese momento. El MEMAC llegó a la conclusión de que el derrame debía de haberse producido después del 5 de marzo y unos días antes del 14 de marzo de 2003.

Proyección retrospectiva de la trayectoria de la mancha

El MEMAC aplicó su modelo de trayectoria de la mancha de hidrocarburos en sentido inverso a partir de la posición de los hidrocarburos señalada el 15 de marzo por la aeronave de la sección aérea, usando los datos sobre el viento y la corriente locales. Así consiguió una buena correlación con la posición de los hidrocarburos observada en la imagen por satélite el 15 de marzo. Otras proyecciones de la trayectoria de la mancha indicaban que el derrame de hidrocarburos había ocurrido muy probablemente alrededor del 8 de marzo de 2003 en las proximidades del fondeadero del terminal de hidrocarburos de Al Ju'aymah frente a la costa de Arabia Saudita.

A pesar de las intensas indagaciones, el MEMAC no pudo identificar ningún buque en particular como fuente de procedencia de los hidrocarburos. Los operarios del terminal de hidrocarburos de Al Ju'aymah señalaron que, durante el período en cuestión, ningún buque tanque había visitado el terminal con una carga parcial de hidrocarburos de Iraq en el marco del programa de las Naciones Unidas 'Petróleo por alimentos'.

El MEMAC llevó a cabo otros análisis de la trayectoria para determinar las fuentes fijas potenciales de hidrocarburos al norte de Bahrein a fin de comprobar si en las condiciones de viento y corriente predominantes podían haberse producido derrames procedentes de estas fuentes que afectasen a las costas de este país. Se identificaron las fuentes potenciales de los terminales de hidrocarburos de Al Ju'aymah y Ras Tannurah en Arabia Saudita, el oleoducto de Arabia Saudita-Bahrein, el yacimiento petrolero en alta mar y oleoducto de Abu Saafah, los yacimientos petroleros en alta mar de Zuluf, Houyt y Marjan, y el terminal de hidrocarburos de Al-Baker en Iraq. Los análisis de la trayectoria indicaron que un derrame de hidrocarburos de los dos terminales situados en Arabia Saudita o de los yacimientos petroleros en alta mar de Zuluf, Houyt y Marjan sólo hubiera podido afectar al litoral de ese país, y que un derrame del oleoducto de Arabia Saudita-Bahrein sólo hubiera afectado a la costa occidental de Bahrein. Las trayectorias previstas mostraron que un derrame de hidrocarburos desde el yacimiento petrolero de Abu Saafah no hubiese alcanzando Bahrein, pese a que un escape de hidrocarburos del oleoducto hubiese repercutido en su costa. No obstante, la imagen por satélite obtenida el 14 de marzo de 2003 mostraba la presencia de hidrocarburos al norte del oleoducto, y como los vientos soplaban constantemente desde el norte durante el período en cuestión, el MEMAC llegó a la conclusión de que el oleoducto no podía ser la fuente de la contaminación. Los análisis de la trayectoria también indicaron que un escape de hidrocarburos del terminal de Al-Baker hubiese alcanzado la costa de Kuwait.

Aplicabilidad del Convenio del Fondo de 1992

En su sesión de octubre de 2002, el Comité Ejecutivo refrendó su interpretación del Convenio del Fondo de 1992 en el sentido de que el Convenio se aplicaba a los derrames de hidrocarburos persistentes incluso si no se podía identificar el buque del que procedían dichos hidrocarburos, siempre que se pudiese probar a satisfacción del Fondo de 1992 o, en caso de controversia, a satisfacción de un tribunal competente, que los hidrocarburos procedían de un buque conforme a la definición que figura en el Convenio del Fondo de 1992.

En mayo de 2004, el Comité Ejecutivo estudió si las reclamaciones de daños por contaminación resultantes de este siniestro en Bahrein estaban

La recuperación de hidrocarburos del litoral suele verse obstaculizada por la presencia de desechos.

comprendidas en el ámbito de aplicación de los Convenios de 1992.

Sobre la base de los análisis químicos efectuados por el laboratorio de Escocia de las muestras de la contaminación recogidas en la costa de Bahrein y la muestra de referencia obtenida del terminal de exportación en Al-Baker, Iraq, el Director opinaba que era muy probable que los hidrocarburos contaminantes fuesen crudos de Iraq (Basrah). Además, sobre la base de las imágenes de satélites y los análisis de trayectoria llevados a cabo por el MEMAC, el Director consideraba poco probable que la fuente de la contaminación fuese un yacimiento petrolero en alta mar, un oleoducto submarino o un terminal de hidrocarburos. Aunque el terminal de hidrocarburos de Al-Baker era una fuente potencial de contaminación con crudos de Iraq (Basrah), los análisis de trayectoria indicaron que un derrame procedente del terminal hubiese afectado a la costa de Kuwait. La distancia entre el terminal de Al-Baker y la costa norte de Bahrein es de alrededor de 500 kilómetros, y si los vientos predominantes habían impedido que los hidrocarburos alcanzaran la costa de Kuwait, los análisis de trayectoria indican que hubiesen tardado unos 13 días para alcanzar la costa norte de Bahrein. Sin embargo, los análisis químicos de las muestras de contaminación indicaban que los hidrocarburos no habían sido alterados relativamente por la intemperie, por lo cual no podían haber estado expuestos a los elementos por un período tan largo.

A la luz de las pruebas antes mencionadas, el Director estaba convencido de que la fuente de la contaminación era un buque que transportaba hidrocarburos a granel como carga, ya sea contratado para el transporte de crudos iraquíes dentro del programa de las Naciones Unidas 'Petróleo por alimentos', o para operaciones ilegales de contrabando de hidrocarburos. Por tanto, el Director consideraba que las reclamaciones de daños por contaminación derivadas del siniestro estaban comprendidas dentro del ámbito de aplicación de los Convenios de 1992 y que, a falta de identificación de un buque concreto como fuente de procedencia, el Fondo de 1992 estaba obligado a pagar indemnización.

Cuando fue examinada esta cuestión por el Comité Ejecutivo, numerosas delegaciones expresaron la opinión de que la evidencia indicaba de forma contundente que la fuente de la contaminación procedía de un 'buque' tal

Un pantalán provisional construido para dar acceso a un buque para descargar equipo y llevarse los hidrocarburos recogidos.

como se define en los Convenios de 1992 y elogiaron la forma sistemática en que las autoridades de Bahrein habían llevado a cabo sus investigaciones.

El Comité Ejecutivo decidió que las reclamaciones resultantes de este siniestro están comprendidas en el ámbito de aplicación del Convenio del Fondo de 1992 y que las reclamaciones efectuadas por las autoridades de Bahrein eran en principio admisibles.

Reclamaciones de indemnización

Cinco organismos gubernamentales, el MEMAC y la BAPCO presentaron reclamaciones por un monto total de US$1,1 millones (£640 000) respecto de los costes de las medidas preventivas y de las operaciones de limpieza. Tales reclamaciones fueron acordadas y pagadas por un total de US$689 000 (£383 000).

La Dirección de Recursos Marinos presentó reclamaciones por un total de US$1,6 millones (£930 000) en nombre de 434 pescadores que habían sufrido daños materiales y pérdidas económicas. Estas reclamaciones se acordaron en US$542 000 (£282 000).

Todas las reclamaciones derivadas de este siniestro fueron acordadas y pagadas dentro de los ocho meses siguientes a su presentación al Fondo de 1992.

14.9 Nº7 Kwang Min

(República de Corea, 24 de noviembre de 2005)

El siniestro

El buque tanque coreano *Nº7 Kwang Min* (161 AB) abordó al pesquero coreano *Chil Yang Nº1* (139 AB) en el puerto de Busan, República de Corea. Se derramó en e mar un total de 64 toneladas de fuel oil pesado procedente de un tanque de carga averiado. El resto de los hidrocarburos que el *Nº7 Kwang Min* llevaba a bordo se transfirieron a otros buques. El *Nº7 Kwang Min* se llevó posteriormente a un astillero de Busan.

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

Operaciones de limpieza

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

El resto de los hidrocarburos derramados, junto con considerables cantidades de desechos bañados en hidrocarburo, quedaron encallados en las costas occidentales y meridionales de la isla de Yeongdo. Unos 5 kilómetros de costa formada de rocas, cantos rodados y guijarros quedaron contaminados en mayor o menor grado. El propietario del buque designó a cuatro contratistas privados para que acometieran las operaciones de limpieza de las costas, fundamentalmente con medios y métodos manuales para extraer la mayor parte de los hidrocarburos, y quitar las manchas de hidrocarburos con lavado por chorros de agua a gran presión. Algunas secciones de la costa contaminada por hidrocarburos eran acantilados, lo que dificultó el acceso tanto por tierra como por mar. Una unidad de desembarque consiguió descargar en la isla una excavadora con miras a construir una carretera temporal y una calzada terraplenada para facilitar el traslado por gabarra de los hidrocarburos recogidos. Las operaciones de limpieza de las costas no se esperaba que terminaran hasta principios de 2006.

Repercusiones del derrame

Los hidrocarburos a la deriva contaminaron los cascos de un cierto número de buques, incluidos los dedicados a las operaciones de limpieza.

Algunas de las costas afectadas son las zonas de pesca de aldeas. Cabe esperar reclamaciones por pérdida de ingresos a consecuencia de interrumpir sus actividades, incluida las pérdidas contraídas por unas 80 buceadoras, que se dedican a la recogida de especies de fauna y flora en zonas prelitorales.

Un buzo inspecciona la toma de agua de mar de un restaurante de marisco fresco para comprobar la contaminación por hidrocarburos.

Los hidrocarburos afectaron también a un cierto número de cultivos de algas (Undaria pinnatifida y Laminaria japonica) al pasar por las estructuras de sustentación, contaminando boyas y cables. Gracias a la rápida limpieza o sustitución de los equipos contaminados por hidrocarburos, los productos de algas marinas no sufrieron daños mayores.

Seis restaurantes de pescado y mariscos notificaron pérdida de ingresos debido a la interrupción de la actividad comercial y la supuesta mortalidad de peces que se mantenían en acuarios que contenían agua del mar alimentada de tomas de agua subsuperficiales.

Reclamaciones de indemnización

Al 31 de diciembre de 2005 se había recibido solamente una reclamación, de Won 4 455 000 (£2 500), por el coste de limpieza y reposición del equipo de limpieza. Se esperan nuevas reclamaciones por los costes de operaciones de limpieza, daños materiales, pérdidas económicas consiguientes y pérdidas puramente económicas.

No obstante, se espera que el coste total del siniestro no exceda de Won 3 600 millones (£2 millones).

La cuantía de limitación aplicable al *Nº7 Kwang Min*, en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, es de 4,51 millones de DEG (£3,8 millones).

En diciembre de 2005, el Ministerio de Asuntos Marítimos y Pesca de Corea informó al Fondo de 1992 que el *Nº7 Kwang Min* no estaba asegurado por responsabilidad relativa a la contaminación. El Ministerio declaró también que el propietario del buque tenía muy pocos bienes y que el valor del *Nº7 Kwang Min*, construido en 1977, era tal que el importe de su venta sería insuficiente para cubrir las reclamaciones de indemnización por contaminación debida a hidrocarburos que se deriven del siniestro.

Dado que el buque no estaba asegurado contra responsabilidad y los escasos bienes del propietario del buque, es improbable que el mismo sea financieramente capaz de cumplir con sus obligaciones contraídas en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 e indemnizar plenamente a las personas por los daños y perjuicios sufridos como consecuencia de la contaminación que se derivan del siniestro. Si bien el monto total de las reclamaciones admisibles será inferior a la cuantía de limitación aplicable al *Nº7 Kwang Min*, el Fondo de 1992 será, por ende, responsable de abonar indemnización de conformidad con el artículo 4.1 b) del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992.

ANEXOS

ANEXO I

ESTRUCTURA DE LOS FIDAC

ÓRGANOS RECTORES DEL FONDO DE 1992

ASAMBLEA

Integrada por todos los Estados Miembros

9ª sesión extraordinaria

Presidente: Sr. Jerry Rysanek (Canadá)
Vicepresidente: Sr. José Aguilar Salazar (México)
Profesor Seiichi Ochiai (Japón)

10ª sesión ordinaria

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

COMITÉ EJECUTIVO

28ª – 30ª sesiones

Presidente: Sra. Lolan Margaretha Eriksson (Finlandia)
Vicepresidente: Sr. Volker Schöfisch (Alemania) (Presidente en funciones para las 28ª y 30ª sesiones)

Alemania
Argelia
Australia
China (Región Administrativa Especial de Hong Kong)
Emiratos Árabes Unidos
Federación de Rusia
Finlandia
India
Italia
Japón
Países Bajos
Portugal
Reino Unido
República de Corea
Uruguay

31ª sesion

Presidente: Capitán Carlos Ormaechea (Uruguay)
Vicepresidente: Contraalmirante Giancarlo Olimbo (Italia)

Argelia
Camerún
Canadá
China (Región Administrativa Especial de Hong Kong)
España
Federación de Rusia
Finlandia
Francia
Italia
Portugal
Reino Unido
República de Corea
Singapur
Turquía
Uruguay

CONSEJO ADMINISTRATIVO DEL FONDO DE 1971

Integrado por todos los Estados que hayan sido en un periodo cualquiera Miembros del Fondo de 1971

16ª sesion

Presidente:	Capitán Raja Malik (Malasia)
Vicepresidente:	Sr. John Wren (Reino Unido)

17ª sesión

Presidente:	Capitán Raja Malik (Malasia)

ASAMBLEA DEL FONDO COMPLEMENTARIO

1a sesión ordinaria y 1a sesión extraordinaria

Presidente:	Capitán Esteban Pacha (España)
Primer Vicepresidente:	Sr. Nobuhiro Tsuyuki (Japón)
Segundo Vicepresidente:	Sra. Birgit Sølling Olsen (Dinamarca)

SECRETARÍA CONJUNTA

Funcionarios

Director:	Sr. Måns Jacobsson
Director Adjunto/Asesor Técnico:	Sr. Joe Nichols
Asesor Jurídico:	Sr. Masamichi Hasebe
Ayudante Personal del Director:	Sra. Jill Martinez
Ayudante del Director Adjunto/ Asesor Técnico y del Asesor Jurídico:	Sra. Astrid Richardson
Jefe, Departamento de Reclamaciones:	Sr. José Maura
Responsable de Reclamaciones:	Sr. Patrick Joseph
Responsable de Reclamaciones:	Sra. Chiara Della Mea
Administradora de reclamaciones:	Sra. Chrystelle Clément
Administradora de reclamaciones:	Sra. Ana Cuesta
Ayudante de reclamaciones:	Sra. Kirsty Manahan
Jefe, Departamento de Finanzas y Administración:	Sr. Ranjit Pillai
Responsable de TI:	Sr. Robert Owen
Responsable de Finanzas:	Sra. Latha Srinivasan
Responsable de Personal:	Sra. Rachel Dockerill
Responsable de la Oficina:	Sr. Modesto Zotti
Auxiliar de Finanzas:	Sra. Elisabeth Galobardes
Auxiliar de Finanzas:	Sr. Joseph Abbey
Auxiliar de Oficina:	Sr. Laurent Tresse
Recepcionista/Asistente de Viajes:	Sra. Alexandra Hardman
Administrador de Informática:	Vacante

Jefe, Departamento de Relaciones Exteriores y de Conferencias:	Sra. Catherine Grey
Oficial de Información:	Sra. Stephanie Mulot
Administradora de traducción (español):	Sra. Natalia Ormrod
Administradora de traducción (francés):	Sra. Françoise Ploux
Administradora de traducción (francés):	Sra. Aurélie Chollat
Administradora de conferencias:	Sra. Victoria Turner
Administrador de publicaciones:	Sr. Jonathan North

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

Sir John Bourn
Interventor y Auditor General
Reino Unido

ÓRGANO DE AUDITORÍA CONJUNTA

Sr. Charles Coppolani (Francia) (Presidente)
Profesor Eugenio Conte (Italia) (hasta octubre 2005)
Sr. Maurice Jaques (Canadá)
Sr. Heikki Muttilainen (Finlandia) (hasta octubre 2005)
Sr. Mendim Me Nko'o (Camerún) (a partir de octubre 2005)
Dr. Reinhard Renger (Alemania)
Sr. Wayne Stuart (Australia) (a partir de octubre 2005)
Profesor Hisashi Tanikawa (Japón)
Sr. Nigel Macdonald (Experto externo)

ÓRGANO ASESOR DE INVERSIONES CONJUNTO

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

ANEXO II

NOTA SOBRE LOS ESTADOS FINANCIEROS PUBLICADOS DE LOS FONDOS DE 1971 Y 1992 EN 2004

Los estados financieros que figuran en los anexos V a VIII y XI a XIV son un extracto de la información que figura en los estados financieros revisados de los Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos de 1971 y 1992 correspondiente al ejercicio económico que concluyó el 31 de diciembre de 2004, aprobados por el Consejo Administrativo del Fondo de 1971 en su 15a sesión y por la Asamblea del Fondo de 1992 en su 9a sesión.

DECLARACIÓN DEL AUDITOR EXTERNO

Los extractos de los estados financieros que figuran en los anexos V a VIII y XI a XIV concuerdan con los estados financieros revisados de los Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos de 1971 y 1992, correspondientes al ejercicio económico que concluyó el 31 de diciembre de 2004.

G. Miller
Director
por el Interventor y Auditor General
National Audit Office, Reino Unido
31 de enero de 2006

ANEXO III

INFORME DEL AUDITOR EXTERNO SOBRE LOS ESTADOS FINANCIEROS DEL FONDO INTERNACIONAL DE INDEMNIZACIÓN DE DAÑOS DEBIDOS A LA CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS 1971, CORRESPONDIENTES AL EJERCICIO ECONÓMICO DEL 1 DE ENERO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2004

CONTENIDO:

- SINOPSIS
- CONCLUSIONES DETALLADAS
  - Rendimiento financiero
  - Cuestiones de gestión financiera
  - Gobernanza corporativa
  - Progreso respecto a las recomendaciones del ejercicio anterior
  - Agradecimientos
- ANEXO I: ALCANCE Y ENFOQUE DE LA AUDITORÍA

SINOPSIS

Esta sección del informe resume:

- Los resultados generales de la auditoría – un dictamen de auditoría sin reservas
- Un resumen de las cuestiones financieras clave derivadas de la auditoría
- Cuestiones identificadas en nuestro examen de los dispositivos clave de gobernanza del Fondo.

Introducción

1 En octubre de 2002, el Consejo Administrativo del Fondo internacional de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos, 1971 (Fondo de 1971) designó al Interventor y Auditor General del Reino Unido como Auditor Externo para los cuatro años de 2003 a 2006. Este informe del Auditor Externo para 2004 brinda a los Estados Miembros una visión de conjunto del enfoque de la auditoría y las conclusiones; e información para proporcionar una garantía sobre la integridad de los estados financieros, los controles internos y la gestión financiera general del Fondo. El informe incluye comentarios sobre los dispositivos de gobernanza corporativa de los Fondos.

Resultados generales de la auditoría

2 Hemos verificado las cuentas del Fondo de 1971 de acuerdo con el artículo 13 del Reglamento financiero y de conformidad con las Normas Internacionales de Auditoría (NIA) publicadas por el Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad y Auditorías (IAASB).

3 **Nuestro examen no reveló deficiencia o error alguno que considerásemos esencial para la exactitud, integridad y validez de los estados financieros en su conjunto, por lo que el Auditor Externo ha pronunciado un dictamen sin reservas sobre los estados financieros correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2004.**

4 De conformidad con el Reglamento financiero, este informe incluye también observaciones y recomendaciones específicas dirigidas a mejorar la eficiencia de costes de la gestión financiera y el control del Fondo.

Conclusiones y recomendaciones principales

Cuestiones financieras

5 Las conclusiones detalladas de este informe proporcionan un comentario sobre la situación financiera del Fondo, junto con una serie de observaciones relativas a las cuestiones financieras derivadas de nuestra auditoría. Para el ejercicio económico finalizado el 31 de diciembre de 2004, el Fondo comunicó un déficit general de £55.688.678. Durante el periodo hubo una reducción significativa de gastos por reclamaciones en comparación con 2003, y se efectuó un reembolso de £69.575.937 a los contribuyentes respecto a los siniestros del *Aegean Sea*, *Sea Empress*, *Nakhodka*, *Sea Prince*, *Yeo Myung* y *Yuil Nº1*.

6 Como parte de nuestra auditoría, revisamos los controles internos empleados por la Secretaría del Fondo y los hallamos satisfactorios en apoyo de nuestras conclusiones generales de auditoría.

7 Se nos pidió, como parte de la auditoría, que facilitásemos observaciones a la gestión sobre las revisiones del Reglamento financiero. Observamos, en particular, las siguientes enmiendas clave al Reglamento, que consideramos brindan un beneficio al marco regulador:

- La eliminación de los pagos con cheque de una sola firma – reduciendo el riesgo de pagos fraudulentos;
- clarificación de la base de contabilidad (primordialmente las Normas de contabilidad del Sistema de las Naciones Unidas);
- confirmación de los requisitos de auditoría que se relacionan con el Fondo;
- un marco claro para el funcionamiento de los dispositivos de la Secretaría común de los FIDAC y las relaciones entre ellos; y
- mejora de la puntualidad de la publicación de los estados financieros adelantando del 31 de mayo al 30 de abril la fecha en la que se han de presentar cada año los estados financieros para su auditoría.

8 Además de nuestra labor en apoyo del dictamen de auditoría, emprendimos algunos trabajos específicos de auditoría para revisar los dispositivos para la información precisa de las inversiones en doble moneda y para la autorización de los viajes del personal. Nos complace confirmar que, tomando como base nuestras pruebas de muestra, el Fondo sigue contando con procedimientos adecuados para la información de inversiones.

Cuestiones de gestión

9 Pese al reducido tamaño de la Secretaría, los FIDAC han sido ejemplares en fijar un programa de gobernanza de prácticas óptimas. Los Fondos han reconocido que la existencia de un marco sólido de gobernanza corporativa es esencial para brindar a los Estados Miembros una garantía respecto al uso de los recursos y el cumplimiento de los marcos reguladores. Nuestro informe se centra en la idoneidad de los mecanismos clave de gobernanza establecidos por los Fondos para cerciorarse de que continúen brindando el mejor nivel de seguridad. Esto es de particular importancia ya que el Consejo examinará la función del Órgano de Auditoría en octubre de 2005 y un nuevo Director se hará cargo de sus responsabilidades a partir de noviembre de 2006.

10 **Sobre los controles internos** - Nos hemos sentido alentados por la elaboración de un documento que establece claramente las facultades delegadas para autorizar y comprometer a los FIDAC, y que animamos a la Secretaría para que lo iniciase. Hemos recomendado nuevas mejoras en el marco del control interno mediante una declaración firmada por el Director sobre control interno, que formaría parte de los estados financieros. Ello tendría el beneficio de registrar claramente las responsabilidades del Director y mejorar su rendición de cuentas a ellos. Los requisitos de la declaración no irían más allá de los requisitos ya existentes dentro del marco regulador actual, y se examinaría su consistencia como parte del proceso de auditoría externa.

11 **Sobre la conducta ética** – examinamos los dispositivos existentes del Fondo para asegurar la transparencia en la gestión financiera. Hemos hecho recomendaciones para la creación de registros de interés, y para el registro de atenciones sociales y regalos. Además, para reflejar la práctica óptima, alentamos la declaración anual positiva por el personal del cumplimiento de los requisitos del Reglamento financiero y de las Instrucciones Administrativas. Hemos hecho también recomendaciones para que el Fondo considere la manera en que se podrían mejorar más los dispositivos mediante una política de denuncia de prácticas ilegales. Ello garantizaría que el personal contase con un mecanismo apropiado mediante el cual pudiera denunciar faltas de conducta o irregularidades. Tal dispositivo es de particular importancia, a falta de una función de auditoría interna.

12 **Sobre la gestión de riesgos** – El Fondo ha continuado haciendo progresos en la identificación de sus riesgos financieros y comerciales; pero alentamos a un mayor ímpetu para completar la labor, garantizando que se pueda poner en marcha una evaluación plena y sistemática del proceso de gestión del riesgo antes de la llegada del nuevo Director.

13 **Sobre el Órgano de Auditoría** – Seguimos considerando al Órgano de Auditoría como una parte beneficiosa y esencial del marco de gobernanza de los FIDAC. Proporciona un detallado escrutinio de cuestiones clave que ofrece una valiosa seguridad adicional a los Miembros del Consejo. Además, su examen de la idoneidad del marco de control interno y la calidad de los mecanismos de auditoría es una parte esencial del proceso para asegurar la precisión y la utilidad de los informes financieros. La existencia del Órgano de Auditoría va a ser revisada en el Consejo de octubre, y continuamos encomiando el valor que este comité brinda al Consejo y a la gestión del Fondo.

CONCLUSIONES DETALLADAS DEL INFORME

Esta sección del informe incluye:

- Un comentario general sobre el rendimiento financiero del Fondo.
- Cuestiones de gestión financiera derivadas de nuestra labor de auditoría, incluido comentarios sobre los controles internos y reglamentación financiera.
- Observaciones de auditoría sobre la gobernanza corporativa.

Rendimiento financiero

Resumen de la situación financiera

Ingresos generales frente a gastos

14 Durante el ejercicio económico 2004, el Fondo de 1971 notificó un superávit de explotación del Fondo General de £377,760, comparado con un déficit de £995,066 en 2003.

15 Al tener en cuenta los superávit y déficit respectivos del Fondo General y de los Fondos de Reclamaciones Importantes (FRI), el Fondo de 1971 notificó un déficit general de £55,688,678.

Ingresos de contribuciones

16 Se recibieron ingresos de contribuciones de £16,800.826 durante 2004 a consecuencia de las recaudaciones adeudadas respecto a los siniestros del *Nissos Amorgos*, *Osung Nº3*, *Vistabella* y *Pontoon 300*. Los reembolsos a los contribuyentes fueron de un total de £69,575,937 en relación con los siniestros del *Aegean Sea*, *Sea Empress*, *Nakhodka*, *Sea Prince*, *Yeo Myung* y *Yuil Nº1*.

Ingresos varios

17 Los ingresos varios recibidos en 2004 fueron £3,605,765 (2003 £23,595,788). La reducción de ingresos refleja el hecho de que se recibió una liquidación y pago global de £20 millones en 2003.

Los intereses de las inversiones han descendido de £2,270,198 en 2003 a £1,844,899 en 2004; esto refleja una reducción de los totales del efectivo del Fondo durante 2004.

Gastos de Secretaría

18 Los gastos de Secretaría fueron £357,145, que representa una reducción de £175,995 comparada con 2003, cuando en términos amplios el Fondo de 1971 pagó el 20 por ciento de los gastos de funcionamiento de la Secretaría. Los gastos comprenden principalmente la comisión de administración de £325,000 pagadera al Fondo de 1992, que son aproximadamente el 10 por ciento de los gastos comunes de funcionamiento de la Secretaría – lo que está en armonía con las decisiones formuladas por el Consejo Administrativo y la Asamblea del Fondo de 1992 en octubre de 2003. Otros gastos se relacionan con los honorarios de Auditoría externa (£15,000) y los gastos de disolución (£17,145).

Reclamaciones y gastos relativos a reclamaciones

19 Los pagos de indemnización y resarcimiento en 2004 ascendieron a un total de £5,511,076, comparado con £7,915,847 en 2003. La mayor parte de estos gastos fue en relación con el siniestro del *Nissos Amorgos* (£4,716,093), en que el nivel de los pagos de las reclamaciones se elevó al 100 por ciento durante 2004; y con el siniestro del *Yuil Nº1* (£706,392), en que se efectuó un pago de resarcimiento.

20 Los gastos relativos a reclamaciones, que consistieron principalmente en honorarios técnicos y de abogados, fueron £576,091 (2003 £2,812,041). La reducción de los gastos refleja una reducción del número de siniestros que exigían esos gastos - por ejemplo, en 2003 la acción de recurso respecto al siniestro del *Sea Empress* contribuyó a los gastos de £1,24 millones de ese particular Fondo de Reclamaciones Importantes.

Activo y pasivo

21 El efectivo del Fondo de 1971 era £22,350,629 al final del ejercicio. La reducción del efectivo desde 2003 (£75,867,272) refleja el gran reembolso de contribuciones efectuado en marzo de 2004.

22 El nivel de las contribuciones pendientes determinadas ha descendido de £781,543 a £374,738. Es una tendencia alentadora, y el nivel de las contribuciones pendientes sigue siendo muy bajo como porcentaje de los ingresos de contribuciones. No obstante, continuaríamos alentando a los contribuyentes a que mantengan el pago puntual de las contribuciones determinadas, y que el Fondo continúe alentando el reembolso de los saldos pendientes.

23 El saldo en la cuenta de los Contribuyentes aumentó de £133,416 en 2003 a £2,253,382 al cierre de 2004. Este saldo se relaciona con las sumas que tiene el Fondo como saldos acreedores en espera de asignación a futuras recaudaciones o solicitudes de reembolso.

Pasivo contingente

24 El Apéndice III de los estados financieros presenta el pasivo contingente del Fondo, que se define en los principios contables como todas las reclamaciones conocidas o probables contra el Fondo y los gastos relativos a reclamaciones estimados para el próximo ejercicio económico. Al 31 de diciembre de 2004, este pasivo contingente se estimó en £85,290,000, basándose en la información disponible el 30 de abril de 2005.

25 El pasivo contingente que puede producirse deberá ser financiado mediante nuevas recaudaciones de contribuciones a los Fondos de Reclamaciones Importantes. Al 31 de diciembre de 2004, el Fondo de Reclamaciones Importantes del *Nissos Amorgos* notificó un saldo de £2,720,316 y el saldo del Fondo del Pontoon 300 era de £2,500,859. Ambos saldos de esos Fondos eran inferiores al pasivo contingente estimado relativo a estos siniestros al 31 de diciembre de 2004.

26 No se han establecido Fondos de Reclamaciones Importantes para los siniestros del *Alambra* o el *Iliad*, aunque ambos puedan exigir contribuciones adicionales si se cumple el plazo de todo el pasivo contingente pertinente.

Cuestiones de gestión financiera

Controles internos

27 Como parte habitual de nuestra auditoría revisamos los controles internos del Fondo, que la administración estableció para asegurar la regularidad de las transacciones y facilitar la buena gestión de los recursos. Hallamos que estos dispositivos eran satisfactorios en apoyo de nuestro dictamen general de auditoría.

Disolución del Fondo de 1971

28 El Convenio del Fondo de 1971 dejó de estar en vigor el 24 de mayo de 2002. Aunque el Fondo de 1971 no tendrá que efectuar pagos de indemnización por ningún nuevo siniestro, la liquidación final y cierre de los siniestros pendientes puede tardar muchos años. Creemos que sigue siendo apropiado que se continúe preparando los estados financieros del Fondo de 1971 sobre la base de empresa en marcha, ya que continuará sus operaciones en un futuro previsible.

Falta de presentación de informes sobre hidrocarburos

29 Observamos que varios Estados Miembros no habían presentado los informes sobre hidrocarburos necesarios para recaudar contribuciones. Acogemos con beneplácito el hecho de que se informe sobre la situación al Órgano de Auditoría y al Consejo Administrativo, así como los esfuerzos realizados por la Secretaría para obtener los informes pendientes sobre hidrocarburos. Si bien la falta de presentación de estos informes sobre hidrocarburos no impide el funcionamiento del Fondo de 1971 desde el punto de vista financiero, alentamos al Fondo a continuar el seguimiento de estas faltas de presentación en interés de la equidad para todos los demás contribuyentes que han pagado sus contribuciones de conformidad con el Convenio del Fondo de 1971.

Casos de fraude, presunto fraude o blanqueo de dinero

30 No hubo casos de fraude, presunto fraude o blanqueo de dinero que nos notificase la Secretaría o identificados en las partidas examinadas como parte de nuestra auditoría.

Gobernanza corporativa

31 La gobernanza corporativa es el marco de responsabilidad con el que son dirigidas y controladas las organizaciones. Es el sistema que determina quién es responsable de establecer los objetivos estratégicos de la organización; facilitando el liderazgo para ponerlos en práctica; supervisando la gestión de la organización; e informando sobre los progresos de la organización a los partícipes interesados, que en el caso del Fondo de 1971 son primordialmente los Estados Miembros.

32 Los principios y criterios de la buena gobernanza se han elaborado y mejorado en el sector privado a raíz de quiebras corporativas de alto perfil; y los principios de la práctica óptima se han hecho extensivos al sector público. Elementos clave de la buena gobernanza son la transparencia y la responsabilidad.

33 Hemos examinado el enfoque del Fondo a los requisitos y procedimientos fundamentales comúnmente empleados para asegurar y promover la buena gobernanza, y hemos brindado observaciones y recomendaciones a la administración sobre las áreas de transparencia, la conducta del personal, la gestión del riesgo y la labor del Órgano de Auditoría. Además de las áreas identificadas en la Sinopsis, pueden encontrarse más observaciones detalladas en nuestro informe a la Asamblea del Fondo internacional de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos, 1992.

Seguimiento respecto a las recomendaciones de auditoría del ejercicio anterior

34 No se plantean cuestiones de mi auditoría de 2003 que no estén cubiertas en el presente informe.

Agradecimiento

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

Sir John Bourn
Interventor y Auditor General, Reino Unido
Auditor Externo
30 de junio de 2005

ANEXO I: ALCANCE Y ENFOQUE DE LA AUDITORÍA

Alcance de la auditoría

1 La auditoría examinó los estados financieros del Fondo internacional de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos, 1971 (el Fondo de 1971) correspondientes al ejercicio económico finalizado el 31 de diciembre de 2004, de conformidad con el artículo 13 del Reglamento financiero.

Objetivos de la auditoría

2 El principal objetivo de la auditoría fue permitir al Auditor Externo formarse una opinión en cuanto a si los estados financieros presentaban fielmente la situación financiera del Fondo, su superávit, los fondos y el flujo de efectivo del ejercicio económico; y si habían sido correctamente preparados de acuerdo con el Reglamento financiero.

Normas de la auditoría

3 La auditoría se llevó a cabo de conformidad con las Normas Internacionales de Auditoría (NIA) publicadas por el Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad y Auditorías (IAASB). Estas normas nos exigen planificar y llevar a cabo la auditoría de manera tal que se obtenga una certeza razonable de que los estados financieros no contengan errores de fondo. La gestión fue responsable de preparar estos estados financieros y el Auditor Externo es responsable de expresar un dictamen sobre ellos, basado en pruebas obtenidas durante la auditoría.

Enfoque de la auditoría

4 De conformidad con las NIA, nuestra auditoría incluyó una revisión general de los sistemas de contabilidad y las pruebas de los registros contables y los procedimientos de control interno que consideramos necesarios en las circunstancias. Los procedimientos de auditoría tienen como finalidad principal formar una opinión de los estados financieros del Fondo. En consecuencia, nuestro trabajo no implicó una revisión detallada de todos los aspectos de los sistemas financiero y presupuestario desde una perspectiva de gestión, y los resultados no deben considerarse como una exposición exhaustiva de todas las deficiencias que existen o todas las mejoras que se pudieran efectuar.

5 La auditoría incluyó también un trabajo enfocado en el que todas las áreas importantes de los estados financieros fueron objeto de pruebas sustantivas directas. Se realizó un examen final para garantizar que los estados financieros reflejaran con precisión los registros contables del Fondo; que las transacciones estaban conformes con los reglamentos y directrices financieros promulgados por el Consejo Administrativo; y que se presentaran fielmente.

ANEXO IV

ESTADOS FINANCIEROS DEL FONDO INTERNACIONAL DE INDEMNIZACIÓN DE DAÑOS DEBIDOS A LA CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS, 1971, CORRESPONDIENTES AL EJERCICIO QUE CONCLUYÓ EL 31 DE DICIEMBRE DE 2004 DICTAMEN DEL AUDITOR EXTERNO

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

He verificado los estados financieros adjuntos, que comprenden los Estados financieros I a VI, los Apéndices I a III y las Notas de apoyo, del Fondo internacional de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos, 1971, correspondientes al ejercicio que concluyó el 31 de diciembre de 2004. Estos estados financieros son responsabilidad del Director. Mi responsabilidad es expresar un dictamen sobre estos estados financieros basándome en mi auditoría.

Llevé a cabo mi auditoría de acuerdo con las Normas Internacionales de Auditoría (NIA) publicadas por el Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad y Auditorías (IAASB). Tales normas exigen que planee y lleve a cabo la auditoría de modo que obtenga una certeza razonable de que los estados financieros no contengan errores. Una auditoría supone examinar, a efectos de verificación y necesaria como lo considera el auditor en las circunstancias, las pruebas que justifican las cifras y la revelación de datos de los estados financieros. Asimismo, una auditoría supone evaluar los principios de contabilidad utilizados y cálculos importantes efectuados por el Director, así como la evaluación de la presentación global de los estados financieros. Creo que mi auditoría proporciona una base razonable para el dictamen de auditoría.

En mi opinión, los estados financieros presentan fielmente, en todos los puntos de vista esenciales, la situación financiera al 31 de diciembre de 2004 y los resultados de las operaciones y flujo de efectivo del ejercicio entonces finalizado; de conformidad con los principios contables establecidos del Fondo de 1971 que figuran en la Nota 1 de los estados financieros, que se aplicaron en forma coherente con los del ejercicio económico anterior.

Además, en mi opinión, las transacciones del Fondo de 1971 que fueron comprobadas como parte de mi auditoría, estuvieron, en todos los aspectos esenciales, de acuerdo con el Reglamento financiero y con la autoridad legislativa.

De acuerdo con el artículo 13 del Reglamento financiero, también he emitido un informe por extenso sobre mi auditoría de los estados financieros del Fondo.

Sir John Bourn
Interventor y Auditor General, Reino Unido
Auditor Externo
Londres, 30 de junio de 2005

ANEXO V

FONDO GENERAL
FONDO DE 1971: CUENTA DE INGRESOS Y GASTOS CORRESPONDIENTES AL EJERCICIO ECONÓMICO DEL 1 DE ENERO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2004

	2004		2003	
	£	£	£	£
INGRESOS				
Contribuciones				
Ajuste de evaluaciones de ejercicios anteriores	758		(5 056)	
Total contribuciones		**758**		**(5 056)**
Varios				
Ingresos varios	39 513		-	
Transferencia del FRI relativo al *Sea Prince*	126 405		-	
Transferencia del FRI relativo al *Yeo Myung*	110 723		-	
Transferencia del FRI relativo al *Yuil N°1*	244 485		-	
Transferencia del FRI relativo al *Osung N°3*	147 449		-	
Intereses sobre préstamos al FRI relativo al *Vistabella*	2 192		13 170	
Intereses sobre préstamos al FRI relativo al *Pontoon 300*	3 031		16 522	
Intereses sobre préstamos al FRI relativo al *Nissos Amorgos*	2 317		13 303	
Intereses sobre préstamos al FRI relativo al *Braer*	-		4 816	
Intereses sobre préstamos al FRI relativo al *Sea Empress*	-		21 485	
Intereses sobre contribuciones vencidas	50 882		2 090	
Menos intereses sobre contribuciones vencidas renunciadas	-		(21)	
Intereses sobre inversiones	204 305		88 389	
Total varios		**931 302**		**159 754**
TOTAL INGRESOS		**932 060**		**154 698**
GASTOS				
Gastos de la Secretaría				
Obligaciones contraídas		**357 145**		**533 140**
Reclamaciones				
Indemnización	2 482		951 906	
Recuperados del asegurador	-	**2 482**	(518 528)	**433 378**
Gastos relativos a las reclamaciones				
Honorarios	132 586		190 678	
Viajes	1 468		17 323	
Varios	81		531	
Recuperados del asegurador	(14 482)		(25 286)	
Total gastos relativos a reclamaciones		**119 653**		**183 246**
Transferencia al FRI relativo al *Braer*		**75 020**		**-**
TOTAL GASTOS		**554 300**		**1 149 764**
(Déficit)/Superávit de ingresos sobre gastos		377 760		(995 066)
Saldo pasado a cuenta nueva el 1 de enero		4 513 875		5 508 941
Saldo al 31 de diciembre		**4 891 635**		**4 513 875**

ANEXO VI

FONDO DE RECLAMACIONES IMPORTANTES
FONDO DE 1971: CUENTA DE INGRESOS Y GASTOS CORRESPONDIENTES AL EJERCICIO ECONÓMICO DEL 1 DE ENERO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2004

	Aegean Sea		*Braer*	
	2004	**2003**	**2004**	**2003**
	£	**£**	**£**	**£**
INGRESOS				
Contribuciones				
Ajuste de evaluaciones de ejercicios anteriores	-	(8 392)	-	(8 232)
Reembolso a contribuyentes	(17 581 431)	-	-	-
Total contribuciones	**(17 581 431)**	**(8 392)**	-	**(8 232)**
Varios				
Ingresos varios	3 175	-	-	-
Intereses sobre contribuciones vencidas	36 741	-	18 216	-
Intereses sobre inversiones	268 972	669 752	-	-
Intereses sobre depósito en Tribunal	-	-	-	-
Reembolso de depósito en Tribunal	-	-	-	-
Intereses sobre préstamos al FRI relativo al *Osung N°3*	7 524	44 198	-	-
Intereses sobre préstamos al FRI relativo al *Nissos Amorgos*	-	-	-	-
Ingresos varios	-	-	-	-
Suma recuperada como resultado del acuerdo global	-	-	-	-
Total varios	**316 412**	**713 950**	**18 216**	-
TOTAL INGRESOS	**(17 265 019)**	**705 558**	**18 216**	**(8 232)**
GASTOS				
Compensación/Indemnización	-	2 895 274	-	-
Honorarios	7 128	897 279	21 201	5 484
Intereses sobre préstamos del Fondo General	-	-	-	4 816
Viajes	-	-	-	-
Varios	16	(952)	55	-
TOTAL GASTOS	**7 144**	**3 791 601**	**21 256**	**10 300**
(Déficit)/Superávit de ingresos sobre gastos	(17 272 163)	(3 086 043)	(3 040)	(18 532)
Ajuste cambiario	(39)	4 094	-	-
Saldo pasado a cuenta nueva el 1 de enero	18 193 357	21 275 306	(71 980)	(53 448)
Transferencia del Fondo General	-	-	75 020	-
Saldo al 31 de diciembre	**921 155**	**18 193 357**	-	**(71 980)**

Keumdong N°5		*Sea Empress*		*Nakhodka*	
2004	**2003**	**2004**	**2003**	**2004**	**2003**
£	**£**	**£**	**£**	**£**	**£**
-	(2 299)	-	-	-	-
-	-	(18 327 566)	-	(14 699 973)	-
-	**(2 299)**	**(18 327 566)**	**-**	**(14 699 973)**	**-**
-	-	-	-	-	-
5 737	-	6 850	-	46 293	19 954
373 809	263 177	286 263	450	177 231	508 767
64 283	-	-	-	-	-
795 020	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	24 958	48 432
-	-	-	-	-	-
-	-	-	20 000 000	-	-
1 238 849	**263 177**	**293 113**	**20 000 450**	**248 482**	**577 153**
1 238 849	**260 878**	**(18 034 453)**	**20 000 450**	**(14 451 491)**	**577 153**
84 778	-	1 331	324 172	-	-
76	2 554	-	1 241 708	-	14 076
-	-	-	21 485	-	-
-	-	-	-	-	-
7	3	-	182	-	12
84 861	**2 557**	**1 331**	**1 587 547**	**-**	**14 088**
1 153 988	258 321	(18 035 784)	18 412 903	(14 451 491)	563 065
(57 701)	-	-	-	-	(365)
7 072 831	6 814 510	18 499 087	86 184	14 976 056	14 413 356
8 169 118	**7 072 831**	**463 303**	**18 499 087**	**524 565**	**14 976 056**

FONDO DE RECLAMACIONES IMPORTANTES
FONDO DE 1971: CUENTA DE INGRESOS Y GASTOS CORRESPONDIENTES AL EJERCICIO ECONÓMICO DEL 1 DE ENERO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2004

	Sea Prince		*Yeo Myung*	
	2004	**2003**	**2004**	**2003**
	£	**£**	**£**	**£**
INGRESOS				
Contribuciones				
Contribuciones (segunda recaudación)	-	-	-	-
Ajuste de evaluaciones de ejercicios anteriores	-	(3 902)	-	(453)
Reembolso a contribuyentes	(11 180 528)	-	(3 693 567)	-
Total contribuciones	**(11 180 528)**	**(3 902)**	**(3 693 567)**	**(453)**
Varios				
Intereses sobre contribuciones vencidas	7 788	259	1 056	-
Intereses sobre inversiones	132 913	399 324	44 951	139 987
Intereses sobre depósito en Tribunal	-	24 228	-	-
Reembolso de depósito en Tribunal	-	1 112 894	-	-
Total varios	**140 701**	**1 536 705**	**46 007**	**139 987**
TOTAL INGRESOS	**(11 039 827)**	**1 532 803**	**(3 647 560)**	**139 534**
GASTOS				
Compensación/Indemnización	-	9 324	-	-
Honorarios	8 022	55 733	-	-
Intereses sobre préstamos del FRI relativo al *Aegean Sea*	-	-	-	-
Intereses sobre préstamos del Fondo General	-	-	-	-
Intereses sobre préstamos del FRI relativo al *Nakhodka*	-	-	-	-
Viajes	-	-	-	199
Varios	3	22	-	-
TOTAL GASTOS	**8 025**	**65 079**	**-**	**199**
(Déficit)/Superávit de ingresos sobre gastos	(11 047 852)	1 467 724	(3 647 560)	139 335
Ajuste cambiario	-	(76 677)	-	-
Saldo pasado a cuenta nueva el 1 de enero	11 174 257	9 783 210	3 758 283	3 618 948
Transferencia al Fondo General	(126 405)	-	(110 723)	-
Saldo al 31 de diciembre	**-**	**11 174 257**	**-**	**3 758 283**

Yuil Nº1		*Nissos Amorgos*		*Osung Nº3*	
2004	**2003**	**2004**	**2003**	**2004**	**2003**
£	**£**	**£**	**£**	**£**	**£**
-	-	11 499 980	-	1 700 031	-
-	(2 697)	-	-	-	-
(4 092 872)	-	-	-	-	-
(4 092 872)	**(2 697)**	**11 499 980**	**-**	**1 700 031**	**-**
5 931	297	1 114	745	9 075	3 218
62 378	200 352	205 345	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
68 309	**200 649**	**206 459**	**745**	**9 075**	**3 218**
(4 024 563)	**197 952**	**11 706 439**	**745**	**1 709 106**	**3 218**
706 392	567 455	4 716 093	3 686 244	-	-
160 207	128 834	104 799	40 336	-	-
-	-	-	-	7 524	44 198
-	-	2 317	13 303	-	-
-	-	24 958	48 432	-	-
-	-	16 511	-	-	-
5	19	287	266	-	-
866 604	**696 308**	**4 864 965**	**3 788 581**	**7 524**	**44 198**
(4 891 167)	(498 356)	6 841 474	(3 787 836)	1 701 582	(40 980)
-	-	-	(23)	-	-
5 135 652	5 634 008	(4 121 158)	(333 299)	1 554 133	(1 513 153)
(244 485)	-	-	-	(147 449)	-
-	**5 135 652**	**2 720 316**	**(4 121 158)**	**-**	**(1 554 133)**

FONDO DE RECLAMACIONES IMPORTANTES
FONDO DE 1971: CUENTA DE INGRESOS Y GASTOS CORRESPONDIENTES AL EJERCICIO ECONÓMICO DEL 1 DE ENERO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2004

	Vistabella		*Pontoon 300*	
	2004	**2003**	**2004**	**2003**
	£	**£**	**£**	**£**
INGRESOS				
Contribuciones				
Contribuciones (primera recaudación)	600 033	-	3 000 024	-
Total contribuciones	**600 033**	**-**	**3 000 024**	**-**
Varios				
Intereses sobre contribuciones vencidas	-	-	110	-
Menos intereses sobre contribuciones vencidas renunciadas	-	-	(2)	-
Intereses sobre inversiones	2 438	-	86 294	-
Total varios	**2 438**	**-**	**86 402**	**-**
TOTAL INGRESOS	**602 471**	**-**	**3 086 426**	**-**
GASTOS				
Compensación/Indemnización	-	-	-	-
Honorarios	14 372	-	72 012	-
Intereses sobre préstamos del Fondo General	2 192	-	3 031	-
Viajes	-	-	11 432	-
Varios	-	-	283	-
TOTAL GASTOS	**16 564**	**-**	**86 758**	**-**
(Déficit)/Superávit de ingresos sobre gastos	585 907	-	2 999 668	-
Saldo pasado a cuenta nueva el 1 de enero	(515 835)	-	(498 809)	-
Saldo al 31 de diciembre	**70 072**	**-**	**2 500 859**	**-**

ANEXO VII

BALANCE GENERAL DEL FONDO DE 1971 AL 31 DE DICIEMBRE DE 2003

	2004 £	2003 £
ACTIVO		
Efectivo en bancos y caja	22 350 629	75 867 272
Contribuciones pendientes	374 738	781 543
Intereses sobre contribuciones vencidas	108 583	60 653
Suma adeudada por el FRI relativo al *Vistabella*	-	515 835
Suma adeudada por el FRI relativo al *Pontoon 300*	-	498 809
Suma adeudada por el FRI relativo al *Nissos Amorgos* al Fondo General y al FRI relativo al *Nakhodka*	-	4 121 158
Suma adeudada por el FRI relativo al *Braer*	-	71 980
Suma adeudada por el FRI relativo al *Osung N°3* al FRI relativo al *Aegean Sea*	-	1 554 133
Impuesto recuperable	2 625	81 887
Varios por cobrar	4 136	20 237
ACTIVO TOTAL	**22 840 711**	**83 573 507**
PASIVO		
Cuentas por pagar	-	168
Cuenta de los contribuyentes	2 253 382	133 416
Suma adeudada al Fondo de 1992	326 306	116 525
Suma adeudada al FRI relativo al *Aegean Sea*	921 155	18 193 357
Suma adeudada al FRI relativo al *Keumdong N°5*	8 169 118	7 072 831
Suma adeudada al FRI relativo al *Sea Empress*	463 303	18 499 087
Suma adeudada al FRI relativo al *Nakhodka*	524 565	14 976 056
Suma adeudada al FRI relativo al *Sea Prince*	-	11 174 257
Suma adeudada al FRI relativo al *Yeo Myung*	-	3 758 283
Suma adeudada al FRI relativo al *Yuil N°1*	-	5 135 652
Suma adeudada al FRI relativo al *Nissos Amorgos*	2 720 316	-
Suma adeudada al FRI relativo al *Vistabella*	70 072	-
Suma adeudada al FRI relativo al *Pontoon 300*	2 500 859	-
PASIVO TOTAL	**17 949 076**	**79 059 632**
SALDO DEL FONDO GENERAL	**4 891 635**	**4 513 875**
PASIVO TOTAL Y SALDO DEL FONDO GENERAL	**22 840 711**	**83 573 507**

ANEXO VIII

ESTADO DEL FLUJO DE EFECTIVO DEL FONDO DE 1971 CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO ECONÓMICO DEL 1 DE ENERO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2004

	2004		2003	
	£	£	£	£
Efectivo al 1 de enero		75 867 272		63 299 787
ACTIVIDADES OPERATIVAS				
Superávit/(Déficit) operativo	(58 145 359)		9 960 560	
Aumento/(Disminución) en Deudores	454 238		233 735	
Aumento/(Disminución) en Acreedores	2 180 516		98 118	
Flujo de efectivo neto de actividades operativas		(55 510 605)		10 292 413
RENDIMIENTO SOBRE LAS INVERSIONES				
Intereses sobre las inversiones	1 993 962		2 275 072	
Entrada de efectivo neto de los rendimientos sobre las inversiones		1 993 962		2 275 072
Efectivo al 31 de diciembre		**22 350 629**		**75 867 272**

ANEXO IX

INFORME DEL AUDITOR EXTERNO SOBRE LOS ESTADOS FINANCIEROS DEL FONDO INTERNACIONAL DE INDEMNIZACIÓN DE DAÑOS DEBIDOS A LA CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS 1992, CORRESPONDIENTES AL EJERCICIO ECONÓMICO DEL 1 DE ENERO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2004

CONTENIDO:

- SINOPSIS
- CONCLUSIONES DETALLADAS
  - Cuestiones financieras
  - Cuestiones de gestión
  - Progreso respecto a las recomendaciones del ejercicio anterior
  - Agradecimientos
- ANEXO I: ALCANCE Y ENFOQUE DE LA AUDITORÍA

SINOPSIS

Esta sección del informe resume:

- Los resultados generales de la auditoría – un dictamen de auditoría sin reservas.
- Un resumen de las cuestiones clave del informe financiero y cuestiones derivadas de la auditoría.
- Cuestiones identificadas en nuestro examen de los dispositivos clave de la gobernanza del Fondo.

Introducción

1 En octubre de 2002, la Asamblea del Fondo internacional de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos, 1992 (Fondo de 1992) designó al Interventor y Auditor General del Reino Unido como Auditor Externo para los cuatro años de 2003 a 2006. Este informe del Auditor Externo para 2004 brinda a los Estados Miembros una visión de conjunto del enfoque de la auditoría y las conclusiones clave; e información para proporcionar a los Estados una garantía sobre la integridad de los estados financieros, los controles internos y la gestión financiera general del Fondo. El informe incluye comentarios sobre los dispositivos de gobernanza corporativa de los Fondos.

Resultados generales de la auditoría

2 Hemos verificado las cuentas del Fondo de 1992 de acuerdo con el artículo 13 del Reglamento financiero y de conformidad con las Normas Internacionales de Auditoría (NIA) publicadas por el Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad y Auditorías (IAASB).

3 **Nuestro examen no reveló deficiencia o error alguno que considerásemos esencial para la exactitud, integridad y validez de los estados financieros en su conjunto, por lo que el Auditor Externo ha pronunciado un dictamen sin reservas sobre los estados financieros correspondientes al ejercicio económico finalizado el 31 de diciembre de 2004.**

4 De conformidad con el Reglamento financiero, este informe incluye también observaciones y recomendaciones específicas dirigidas a mejorar la eficiencia de costes de la gestión financiera y el control del Fondo.

Conclusiones y recomendaciones principales

Cuestiones financieras

5 Las conclusiones detalladas de este informe proporcionan un comentario sobre la situación financiera del Fondo, junto con una serie de observaciones relativas a las cuestiones financieras derivadas de nuestra auditoría. Para el ejercicio económico finalizado el 31 de diciembre de 2004,

el Fondo comunicó un superávit general, excluyendo el Fondo de Previsión, de £32,043,517. Durante el periodo hubo una significativa reducción de gastos por reclamaciones en comparación con 2003, y se efectuó un reembolso de £37,700,028 a los contribuyentes respecto al siniestro del *Nakhodka* durante el ejercicio.

6 Como parte de nuestra auditoría, revisamos los controles internos empleados por la Secretaría del Fondo y los hallamos satisfactorios en apoyo de nuestras conclusiones generales de auditoría.

7 Se nos pidió, como parte de la auditoría, que facilitásemos observaciones a la gestión sobre las revisiones del Reglamento financiero. Observamos, en particular, las siguientes enmiendas clave al Reglamento, que consideramos brindan un beneficio al marco regulador:

- La eliminación de los pagos con cheque de una sola firma – reduciendo el riesgo de pagos fraudulentos;
- Clarificación de la base de contabilidad (primordialmente las Normas de contabilidad del Sistema de las Naciones Unidas)
- Confirmación de los requisitos de auditoría que se relacionan con el Fondo;
- Un marco claro para el funcionamiento de los dispositivos de la Secretaría común de los FIDAC y las relaciones entre ellos; y
- Mejora de la puntualidad de la publicación de los estados financieros adelantando del 31 de mayo al 30 de abril la fecha en la que se han de presentar cada año los estados financieros para su auditoría.

8 Además de nuestra labor en apoyo del dictamen de auditoría, emprendimos algunos trabajos específicos de auditoría para revisar los dispositivos para la información precisa de las inversiones en doble moneda y para la autorización de los viajes del personal. Nos complace confirmar que, tomando como base nuestras pruebas de muestra, el Fondo sigue contando con procedimientos adecuados para la información de inversiones.

9 La Secretaría nos notificó dos casos de fraude potencial que habían ocurrido durante 2005, relativos a intentos de presentar cheques robados del Fondo de 1992 para su pago. Hemos investigado estos casos y tenemos la certeza de que no se incurrió en pérdidas ni en 2004 ni en 2005 a consecuencia de estos intentos, y que la Secretaría ha iniciado mecanismos mejorados para reducir el riesgo de nuevos robos en potencia.

Cuestiones de gestión

10 Pese al reducido tamaño de la Secretaría, los FIDAC han sido ejemplares en fijar un programa de gobernanza de prácticas óptimas. El Fondo ha reconocido que la existencia de un marco sólido de gobernanza corporativa es esencial para brindar a los Estados Miembros una garantía respecto al uso de los recursos y el cumplimiento de los marcos reguladores. Nuestro informe se centra en la idoneidad de los mecanismos clave de gobernanza establecidos por los Fondos para cerciorarse de que continúen brindando el mejor nivel de seguridad. Esto es de particular importancia ya que la Asamblea examina la función del Órgano de Auditoría en octubre, y en el contexto de que el nuevo Director se haga cargo de sus responsabilidades para noviembre de 2006.

11 **Sobre los controles internos** – nos hemos sentido alentados por la elaboración de un documento que establece claramente las facultades delegadas para autorizar y comprometer a los FIDAC, y que animamos a la Secretaría para que lo iniciase. Hemos recomendado nuevas mejoras en el marco del control interno, recomendando que los FIDAC preparen una declaración sobre control interno, que formaría parte de los estados financieros. Ello tendría el beneficio de registrar claramente las responsabilidades del Director y mejorar su rendición de cuentas a ellos. Los requisitos de la declaración no irían más allá de los requisitos ya existentes dentro del marco regulador actual, y se examinaría su consistencia como parte del proceso de auditoría externa.

12 **Sobre la conducta ética** – examinamos los dispositivos existentes del Fondo para asegurar la transparencia en la gestión financiera. Hemos hecho recomendaciones para la creación de registros de interés, y para el registro de atenciones sociales y regalos. Además, para reflejar la práctica óptima, alentamos la declaración anual positiva por el personal del cumplimiento de los requisitos del Reglamento financiero y de las Instrucciones Administrativas por parte del personal. Hemos hecho también recomendaciones para que el Fondo considere la manera en que se podrían mejorar más los dispositivos mediante una política de denuncia de prácticas ilegales. Ello garantizaría que el personal contase con un mecanismo apropiado mediante el cual pudiera denunciar faltas de conducta o irregularidades. Tal dispositivo es de particular importancia, a falta de una función de auditoría interna.

13 **Sobre la gestión de riesgos** – El Fondo ha continuado haciendo progresos en la identificación de sus riesgos financieros, pero alentamos a un mayor ímpetu para completar el proceso, garantizando que se cuente con una evaluación plena y sistemática de la gestión del riesgo antes de la llegada del nuevo Director.

14 **Sobre el Órgano de Auditoría** – Seguimos considerando al Órgano de Auditoría como una parte beneficiosa y esencial del marco de la gobernanza de los FIDAC. Proporciona un detallado escrutinio de cuestiones clave que ofrece una valiosa seguridad adicional a los Miembros de la Asamblea. Además, su examen de la idoneidad del marco de control interno y la calidad de los mecanismos de auditoría es una parte esencial del proceso para asegurar la precisión y la utilidad de los informes financieros. La existencia del Órgano de Auditoría va a ser revisada en la Asamblea de octubre, y continuamos encomiando el valor que este Comité brinda a la Asamblea y a la gestión del Fondo.

CONCLUSIONES DETALLADAS DEL INFORME

Esta sección del informe incluye:

- Un comentario general sobre el rendimiento financiero del Fondo.
- Cuestiones de gestión financiera derivadas de nuestra labor de auditoría, inclusive nuestra labor sobre los controles internos y reglamentación financiera.

Cuestiones financieras

Resumen de la situación financiera

Ingresos generales frente a gastos

15 Durante el ejercicio económico 2004, el Fondo de 1992 notificó un superávit de explotación del Fondo General de £3,798,597, comparado con un déficit de £2,081,271 en 2003. Al tener en cuenta los superávit y déficit respectivos del Fondo General y de los Fondos de Reclamaciones Importantes (excluido el Fondo de Previsión), el Fondo de 1992 notificó un superávit general en el ejercicio de £32,043,517.

Ingresos de contribuciones

16 El Fondo de 1992 recibió ingresos de contribuciones de £81,656,946 durante el periodo, a consecuencia de las recaudaciones adeudas al Fondo General y al Fondo de Reclamaciones Importantes del *Prestige*. Se efectuó un reembolso a los contribuyentes de £37,700,028 en relación con el siniestro del *Nakhodka* durante 2004.

Ingresos varios

17 Los ingresos varios, incluidos los intereses relativos al Fondo de Previsión, fueron £5,057,268 durante el periodo financiero 2004 (2003 £5,420,449). Los ingresos de intereses de las inversiones

ascendieron a £4,648,160 del total de ingresos varios. Esto representa una reducción sobre el año anterior a consecuencia de las fechas de vencimiento de las inversiones y las tasas reducidas de intereses. El valor de los ingresos de intereses refleja la política contable de registrar los ingresos de intereses sobre la base del efectivo recibido, más que sobre la base de la acumulación.

Gastos de Secretaría

18 Las obligaciones contraídas por el Fondo de 1992 para los gastos comunes de Secretaría ascendieron a un total de £2,624,613 para los Capítulos I-VI, representando gastos inferiores a los previstos frente a las consignaciones presupuestarias aprobadas de £667,637. Las áreas más significativas de gastos inferiores a los previstos se relacionan con los costes de personal (£417,371), información al público (£93,533), equipo de oficina (£44,716) y honorarios de consultores (£37,545).

19 Tras la deducción de los honorarios de gestión y auditoría respecto al Fondo de 1971, las obligaciones totales para el Fondo de 1992 fueron £2,284,613, representando un aumento de £273,958, o el 13,6 por ciento sobre el año anterior.

Reclamaciones y gastos relativos a reclamaciones

20 Hubo una reducción significativa en el valor de los pagos de indemnización durante 2004, que ascendieron a un total de £9,555,715, siendo £63,553,406 en 2003. Esta diferencia de un año para otro surgió a consecuencia de las £39,914,906 que se pagaron al Gobierno español en relación con el siniestro del *Prestige* durante 2003. Las reclamaciones relativas al nuevo siniestro del *Kyung Won* ascendieron a un total de £1,567,229, mientras que hubo una reducción significativa respecto a 2003 en el pago de las reclamaciones relativas al siniestro del *Erika*, cuyos pagos ascendieron a un total de £7,502,681.

21 Los gastos relativos a reclamaciones consistieron principalmente en honorarios técnicos y jurídicos, y ascendieron a £4,990,379 (£6,211,052 en 2003). Esta reducción refleja el hecho de que los siniestros del *Erika* y del *Prestige* requirieron menos aportación de especialistas en 2004 en comparación con 2003. Los gastos adicionales para el siniestro del *Prestige* se dividieron entre el Fondo General y el Fondo de Reclamaciones Importantes en 2003.

Fondo de Previsión del personal

22 El saldo del Fondo de Previsión del Personal al final del ejercicio era de £1,955,615. Esto representa un aumento del 9,9 por ciento sobre el saldo al cierre en 2003. Los movimientos del Fondo fueron préstamos de subsidio a la vivienda, por un total de £205,635 y retiradas al cese en el servicio, por un total de £82,444.

23 El Fondo de Previsión del Personal devengó £110,962 en intereses durante el año, lo que representa un rendimiento de inversión del 5,9 por ciento de los efectivos líquidos medios en cartera durante el año.

Activo y pasivo

24 El efectivo del Fondo de 1992 era £121,617,345 al 31 de diciembre de 2004. El nivel de las contribuciones pendientes determinadas ha aumentado de £71,578 en 2003 a £656,728 al final de 2004, debido principalmente a las contribuciones relativas al *Prestige* que siguen sin pagar. Aunque las contribuciones pendientes siguen siendo bajas en términos de porcentaje, continuaríamos alentando a los Contribuyentes a que aseguren el pago puntual de las contribuciones determinadas; y que el Fondo continúe procurando activamente el pago de los saldos pendientes.

25 El saldo en la cuenta de los Contribuyentes aumentó de £3,388 en 2003 a £1,077,283 al final de 2004. Este saldo se relaciona con las sumas que tiene el Fondo como saldos acreedores en espera de asignación a futuras recaudaciones o solicitudes de reembolso.

Pasivo contingente

26 El Apéndice III de los estados financieros presenta el pasivo contingente del Fondo, que se define en los principios contables como todas las reclamaciones conocidas o probables contra el Fondo y los gastos relativos a reclamaciones estimados para el próximo ejercicio económico. Al 31 de diciembre de 2004, el pasivo contingente al cierre se estimó en £135,480,000, basándose en la información más reciente disponible el 30 de abril de 2005.

27 El pasivo contingente que puede producirse deberá ser financiado mediante nuevas recaudaciones de contribuciones al Fondo General y los Fondos de Reclamaciones Importantes (FRI). Al 31 de diciembre de 2004, el FRI del *Erika* tenía un saldo de £60,779,881 y el FRI del *Prestige* tenía un saldo de £32,879,058. Ambos saldos de fondos eran inferiores al pasivo contingente estimado relativo a estos siniestros al 31 de diciembre de 2004. En octubre de 2004, el Fondo decidió hacer una recaudación adicional para cubrir los pagos del siniestro del *Prestige* en 2005.

Cuestiones de gestión financiera

Controles internos

28 Como parte habitual de nuestra auditoría revisamos los controles internos del Fondo, que la administración estableció para asegurar la regularidad de las transacciones y facilitar la buena gestión de los recursos. Hallamos que estos dispositivos eran satisfactorios en apoyo de nuestro dictamen de auditoría.

Revisión de los Reglamentos Interno y Financiero

29 Además de nuestra auditoría financiera, la gestión nos pidió revisar los Reglamentos Interno y Financiero del Fondo de 1992 basándonos en nuestra experiencia y conocimientos de los Reglamentos de otras organizaciones internacionales.

30 Se hicieron varios cambios a consecuencia de las observaciones que facilitamos a la gestión, y creemos que esos cambios han mejorado la gestión financiera y los controles en funcionamiento. Entre los cambios fundamentales se incluye la eliminación de los pagos con cheque de una sola firma, lo que reduce el riesgo de efectuar pagos fraudulentos y erróneos; referencias específicas al empleo de las Normas de contabilidad del Sistema de las Naciones Unidas al preparar los estados financieros; y confirmación de que la auditoría se realiza conforme a las Normas Internacionales de Auditoría.

31 La gestión aclaró también las disposiciones administrativas entre los Fondos de 1992, de 1971 y Complementario, confirmando la base para la administración de los Fondos por una Secretaría común bajo la dirección de un solo Director. Los órganos rectores de los tres Fondos adoptaron una resolución en marzo de 2005, y creemos que eso ha aclarado las disposiciones de gestión respecto a los FIDAC como un conjunto. Elogiamos además a la Secretaría por adelantar la fecha para la presentación formal de los estados financieros en un mes, del 31 de mayo al 30 de abril. Ello brinda un marco para garantizar informes financieros puntuales.

Depósitos en doble moneda

32 Los depósitos en doble moneda fueron utilizados por el Fondo de 1992 por primera vez en 2002, a fin de incrementar los rendimientos de inversiones utilizando opciones para el reembolso de las inversiones en euros o libras esterlinas.

33 El artículo 10.1 del Reglamento Financiero dice que el Director puede invertir los fondos que no se necesiten a corto plazo, siempre y cuando tome todas las medidas necesarias para evitar los riesgos indebidos de las monedas. Como parte de nuestra auditoría financiera, revisamos la información que se tenía sobre depósitos en doble moneda para garantizar que la gestión tuviera la información necesaria que le permitiera hacer frente a cualquier riesgo potencial.

34 Teniendo en cuenta los comentarios formulados por el Órgano de Auditoría respecto a la necesidad de confirmación de la exactitud de los datos financieros que constan en estos apéndices, procedimos a confirmar esta información con los registros primarios. Encontramos que la información que consta en estos apéndices reflejan fielmente la información financiera subyacente. Junto con el Órgano Asesor de Inversiones, estos mecanismos brindan a la Secretaría un medio para controlar eficazmente el rendimiento de los depósitos en doble moneda.

35 Las Normas de contabilidad del Sistema de las Naciones Unidas no requieren ninguna revelación detallada de las inversiones en divisas. No obstante, las Normas Internacionales de Informes Financieros sí requerirían la revelación de estas transacciones de divisas en el caso de que hubiera una exposición significativa al riesgo de las divisas. Actualmente no creemos que las sumas mantenidas en depósitos en doble moneda den pie a una exposición potencialmente significativa al riesgo de las divisas. Con todo, si el Fondo incrementase significativamente su tenencia, recomendaríamos una mayor revelación en armonía con las mejores prácticas contables.

Falta de presentación de informes sobre hidrocarburos

36 Los informes sobre hidrocarburos forman la base del sistema del Fondo para recaudar contribuciones de los Contribuyentes en los Estados Miembros. Observamos que varios Estados Miembros no habían presentado informes sobre hidrocarburos durante varios años, impidiendo así a la Secretaría el imponer recaudaciones apropiadas. Hemos observado el esfuerzo que la Secretaría ha hecho para obtener informes pendientes sobre hidrocarburos, y acogemos con beneplácito el hecho de que informen sobre sus esfuerzos al Órgano de Auditoría y a la Asamblea. Si bien la pérdida de ingresos por la falta de presentación de estos informes sobre hidrocarburos no impide el funcionamiento del Fondo de 1992, alentamos al Fondo a continuar el seguimiento de estas faltas de presentación para garantizar que los costes del Fondo sean soportados de forma equitativa por todos los Contribuyentes de conformidad con el Convenio del Fondo de 1992.

Casos de fraude, presunto fraude o blanqueo de dinero

37 La Secretaría nos informó que hubo dos casos de intento de fraude contra el Fondo de 1992, ambos ocurridos en 2005. Los casos se relacionaban con intentos de obtener fondos mediante la presentación de cheques del Fondo de 1992 robados. En ambos casos los intentos fueron prevenidos por el banco del Fondo y no se incurrió en pérdidas.

38 Revisamos los dispositivos de gestión para la seguridad física de los cheques, que se mejoró después de estos intentos. Tenemos la certeza de que las nuevas medidas de seguridad física reducirán al mínimo el riesgo de robo. Además, podemos confirmar que en ambos casos no se incurrió en pérdidas monetarias por parte del Fondo. Este intento de fraude no tuvo impacto en los estados financieros de 2004 del Fondo de 1992.

39 No hubo otros casos de fraude, presunto fraude o blanqueo de dinero que nos notificase la Secretaría o identificados en las partidas examinadas como parte de nuestra auditoría.

Cuestiones de gestión

Esta sección del informe incluye:

- Los principios e importancia de la buena gobernanza; y
- Una evaluación de los mecanismos clave de gobernanza del Fondo, a saber:
  - la responsabilidad por el mantenimiento, escrutinio y revelación del cumplimiento de controles internos;
  - el marco ético y mecanismos para supervisar la conducta correcta del personal;
  - los progresos en la identificación e información sistemática de riesgos operacionales; y
  - la consideración de la labor del Órgano de Auditoría.

Gobernanza corporativa

Principios de buena gobernanza

40 La sólida gobernanza corporativa y los sistemas de control interno que son integrales para el mismo, son esenciales para la gestión financiera eficaz, la responsabilidad y la transparencia. La buena gobernanza corporativa es necesaria para apoyar el logro de los objetivos de cualquier organización, así como en la creación y mantenimiento de la confianza de los partícipes. Ha habido una considerable evolución en la gobernanza corporativa en años recientes, tanto en el sector privado como en el público. Los altos principios y la buena práctica en la gobernanza corporativa son pertinentes a todas las organizaciones.

41 El Fondo, pese al reducido tamaño de la Secretaría, ha realizado progresos ejemplares en adoptar las prácticas óptimas en la gobernanza corporativa, reconociendo que crea un marco de seguridad para los Estados Miembros y otros partícipes, brindando un mayor grado de confianza en el modo en que se utilizan e informan los recursos financieros. En nuestro informe este año hemos examinado estos dispositivos y sugerido una serie de mejoras para asegurar que el Fondo continúe dando ejemplo a otras organizaciones internacionales.

Sistemas de control interno

42 Se necesita un marco de control interno para asegurar la buena administración de los fondos. Los controles internos ayudan a crear una base para el funcionamiento de los sistemas financieros y para controlar la regularidad de las transacciones; esto brinda a la gestión una mayor seguridad de que los recursos del Fondo se están aplicando para los fines proyectados por los Estados Miembros.

43 El Director es responsable del buen funcionamiento de los controles internos dentro del Fondo. Esta responsabilidad se desempeña primordialmente mediante la creación y el funcionamiento de los Reglamentos Interno y Financiero del Fondo. A fin de ayudar al Director en el mantenimiento de controles internos adecuados, el personal tiene la responsabilidad de cumplir y seguir estos reglamentos.

44 Tras las observaciones formuladas durante el curso de nuestra auditoría sobre la práctica óptima, y para facilitar una comprensión más clara de las responsabilidades delegadas, el Director recopiló las diversas delegaciones de autorización de los Reglamentos e Instrucciones Administrativas en un solo documento, la Delegación de Autorización. Una lista tan concisa de delegaciones aprobadas brinda una claridad adicional respecto al marco de control interno, mejorando así su funcionamiento y transparencia.

45 Alentamos al Fondo a revisar periódicamente la idoneidad de su marco de control interno, ya que esta consideración activa ayuda a la gestión a asegurar el mantenimiento y escrutinio del medio de control. Esto puede lograrse mediante la consideración activa del Órgano de Auditoría, siguiendo sus revisiones y observaciones sobre informes financieros y la idoneidad de las respuestas de la gestión a la recomendación de auditoría. El Órgano de Auditoría está bien situado para formarse una opinión del funcionamiento de los controles. A través de este proceso, el Órgano de Auditoría brinda seguridad tanto a la gestión como a los Estados Miembros.

46 Alentamos al Fondo a continuar adoptando aspectos de la práctica óptima de los sectores público y privado, y considerar la utilidad de una declaración específica de control interno, que formaría parte de los estados financieros. Trabajaremos con la Secretaría para examinar opciones que sean prácticas y añadan valor al proceso de seguridad para los Estados Miembros.

47 Una Declaración de Control Interno proporciona una confirmación positiva del Director de que se han seguido los controles, procedimientos y procesos clave durante el periodo para brindar un

marco de control interno idóneo. Este proceso brinda una seguridad adicional a los Estados Miembros sobre el funcionamiento de los controles internos y la responsabilidad del Director por ellos, y es revisado por el Auditor Externo para asegurar la consistencia con la labor realizada para apoyar el dictamen general de auditoría. La declaración proporciona asimismo un punto de referencia específico para las deliberaciones del Órgano de Auditoría sobre el marco de control interno y, de manera importante, el proceso de gestión de riesgos del Fondo. Los aspectos clave de la declaración podrían incluir:

- procedimientos para identificar los objetivos del Órgano y los riesgos clave;
- perfeccionamiento de la estrategia de control y política de gestión de riesgos;
- papel de los comités de auditoría y asesor de inversiones;
- procedimientos para asegurar que aspectos de gestión de riesgos y control interno sean revisados y notificados periódicamente;
- sistemas empleados para asegurar el cumplimiento de reglamentos o procedimientos específicos establecidos por los Estados Miembros; y
- una afirmación específica de que se ha mantenido el medio de control.

Recomendación 1: Recomendamos que el Director considere los méritos de incluir una declaración de control financiero interno para mejorar el marco de seguridad y responsabilidad del Fondo.

Conducta ética

48 El funcionamiento de los controles internos efectivos depende de la conducta ética del personal que maneja y mantiene esos controles. Un marco ético sólido establece un clima en que se alienta la conducta profesional para promover la probidad, integridad y transparencia dentro de la organización y su personal. Ese marco puede construirse en torno al establecimiento de un código de conducta claro para el personal, que indique obligaciones y expectativas.

49 Las obligaciones del personal se indican en varios reglamentos, en los contratos y en el juramento del cargo, pero actualmente no existe un documento que enuncie una serie de principios clave de buena conducta. De modo significativo, no existen mecanismos eficaces que la gestión pueda desplegar para supervisar el cumplimiento de estos diversos requisitos. Es importante que los Fondos demuestren un marco ético claro para alentar a un fuerte clima antifraude y para crear un medio en el que se fomenten claramente la probidad y la buena administración de los fondos. Esto puede lograrse estableciendo un marco que permita alentar, supervisar y hacer cumplir las normas éticas.

50 La Sección 1 del Estatuto y Reglamento del Personal brinda un marco que consigna los deberes y obligaciones del personal de la Secretaría. La práctica óptima sugiere que se adopte un Código de Conducta formal, que especifique las expectativas del Fondo de la conducta y comportamiento del personal a fin de garantizar que se entiendan adecuadamente los deberes y obligaciones que se indican en el Reglamento y se comuniquen las sospechas de conducta irregular que haya. Se podría buscar la confirmación del cumplimiento del personal con carácter anual para facilitar un proceso fuerte y eficaz que confirme las responsabilidades del personal.

51 Consideramos de particular importancia para el Fondo la creación y mantenimiento de registros de interés y del recibo de atenciones sociales y regalos. La transparencia en estas áreas sienta un ejemplo de buenas normas profesionales y ayudará a prevenir y detectar los casos en que los conflictos de interés pudieran dar pie a un comportamiento inapropiado. Alentamos al Fondo a que exija que el personal registre los intereses que tenga en los abastecedores o contribuyentes del Fondo y se cerciore de que sean apropiadamente declarados los regalos o atenciones sociales que hubiera.

52 Un registro ayuda a proporcionar transparencia, y es especialmente importante en el contexto de los contactos del Fondo con la industria y las organizaciones particulares en las que se pueden ofrecer más fácilmente las atenciones sociales al personal. Los ejemplos de los tipos de atenciones sociales y regalos que se podrían inscribir en ese registro incluirían los pagos como contribución a los costes de viajes y alojamiento del Fondo. El Fondo tal vez desee establecer para ello un límite de minimis a fin de garantizar que mantener el registro no sea una carga.

53 En la actualidad el Fondo no cuenta con un mecanismo establecido que permita al personal suscitar preocupaciones sobre la sospecha de fraude o falta de conducta. Las organizaciones internacionales están estableciendo cada vez más mecanismos para cerciorarse de que el personal cuente con los contactos claros a los que se podrían comunicar tales alegaciones, y es particularmente pertinente para el Fondo dada la falta de una función de auditoría interna. En último término, tal política puede facilitar el mecanismo para formular alegaciones directamente al Auditor Externo en el caso de que no se pueda utilizar el proceso interno. Alentaríamos al Fondo a que establezca esos dispositivos de 'denuncia' para proteger al personal.

Recomendación 2: Recomendamos que la Secretaría establezca procedimientos claros para mantener los registros de intereses y para el recibo de atenciones sociales y regalos. El cumplimiento de esos dispositivos y de los demás requisitos de conducta de los Fondos podría reconocerse con carácter anual mediante la confirmación anual por el personal.

Recomendación 3: Recomendamos que la Secretaría establezca un procedimiento para brindar una clara línea de comunicación para que el personal revele las sospechas de falta de conducta del personal, y garantizar que brinde protección al personal que haga revelaciones genuinas.

Gestión de riesgos

54 Un objetivo fundamental de cualquier organización es retener la confianza de sus partícipes clave y garantizar el mantenimiento de su reputación y credibilidad. Los riesgos potenciales, tales como malgastar fondos, recursos inadecuados, fallo de los sistemas informáticos y comerciales, planificación de la sucesión del personal y otros riesgos físicos y operacionales, si no se controlan, podrían dañar la eficacia operativa del Fondo. La evaluación de riesgos es crítica para proporcionar un foco de atención para que la gestión establezca controles y procedimientos en áreas prioritarias, y tanto en organizaciones públicas como privadas existe la tendencia a emplear esos dispositivos para identificar y priorizar los riesgos y comunicar las maneras en que se están controlando.

55 La Secretaría elabora actualmente un registro de riesgos, facilitado por un consultor externo. El proceso se realiza en estrecha cooperación con el Órgano de Auditoría, que desempeña un papel activo en revisar los adelantos de la gestión. Nos sentimos alentados por las medidas que adopta el Fondo para establecer la gestión de riesgos, y fomentamos la conclusión de este proceso, en las principales actividades del Fondo. En el clima de cambio que surge del nombramiento de un nuevo Director el próximo año, y la creación de un nuevo Fondo Complementario, es cada vez más importante la necesidad de establecer un proceso sistemático para evaluar y mantener registros de riesgos en todas las actividades del Fondo.

56 Unos sólidos procedimientos de gestión de riesgos, informados y supervisados por un comité de auditoría, pueden perfeccionar este proceso brindando un escrutinio adicional y un comentario objetivo. El Órgano de Auditoría ya ha empezado activamente a considerar el enfoque del Fondo a la gestión de riesgos. Al hacerlo así, desempeña un papel vital en generar concienciación y destaca la importancia de la gestión sistemática de riesgos. El Órgano de Auditoría puede añadir valor a este proceso mediante su revisión de los riesgos identificados y sus controles mitigantes.

Recomendación 4: Alentamos a la Secretaría a continuar perfeccionando y concluyendo su proceso de identificación de riesgos para garantizar que se establezca un marco exhaustivo y sistemático de evaluación de riesgos para dar seguridad a los Estados Miembros.

El Órgano de Auditoría

57 El funcionamiento de un órgano de supervisión eficaz y pericial es un aspecto clave de la buena gobernanza corporativa. En octubre de 2002, la Asamblea del Fondo de 1992 y el Consejo Administrativo del Fondo de 1971 establecieron un Órgano de Auditoría común, con un mandato aprobado por la Asamblea similar a los de los comités de auditoría de otras entidades. En marzo de 2005, los respectivos órganos rectores decidieron que el Órgano de Auditoría común llevase a cabo sus funciones en nombre del Fondo de 1992, del Fondo de 1971 y del Fondo Complementario.

58 Un representante del Auditor Externo ha estado presente en cada una de las reuniones del Órgano de Auditoría hasta la fecha. Durante 2004, facilitamos observaciones al Órgano de Auditoría, y participamos en discusiones sobre una serie de cuestiones clave. Además presentamos una serie de informes; una Carta de Gestión – identificando cuestiones operacionales derivadas de nuestra auditoría de los estados financieros de 2003; una Estrategia de Auditoría – registrando la base de nuestro trabajo de auditoría, nuestros riesgos identificados y cómo abordará esos riesgos la auditoría; y un Informe Provisional – resumiendo temas derivados de nuestra planificación y visitas provisionales sobre la auditoría de 2004.

59 Desde su comienzo, nos complace observar que la presencia y mandato del Órgano de Auditoría se han incluido en los Reglamentos Financieros de los respectivos FIDAC. El mandato y el funcionamiento del Órgano de Auditoría son revisados por los órganos rectores cada tres años, y debe efectuarse una revisión en octubre de 2005. Alentamos a la Asamblea a apoyar la labor del Órgano de Auditoría, ya que brinda una valiosa y eficaz función de supervisión en nombre de los Estados Miembros y es un componente clave en el marco general de la gobernanza. Los beneficios clave que creemos que el Órgano facilita a la Asamblea son:

- Revisar los controles internos de los FIDAC y la idoneidad de sus informes financieros;
- Evaluar los resultados financieros de los FIDAC y buscar explicaciones de las desviaciones;
- Continuar una comunicación abierta y sin ambigüedades con el Auditor Externo y confirmar a la Asamblea la calidad del proceso de seguridad;
- Supervisar el cumplimiento e implementación por la Secretaría de las recomendaciones de auditoría externa; y
- Facilitar un comentario sobre la idoneidad de los dispositivos de gestión de riesgos del Fondo.

Progreso respecto a las recomendaciones del ejercicio anterior

60 No se plantean cuestiones de mi auditoría 2003 que no estén cubiertas en el presente informe.

Agradecimiento

61 Agradecemos la asistencia y cooperación prestadas por el Director y el personal del Fondo de 1992 en el transcurso de nuestra auditoría.

Sir John Bourn
Interventor y Auditor General, Reino Unido
Auditor Externo
30 de junio de 2005

ANEXO I: ALCANCE Y ENFOQUE DE LA AUDITORÍA

Alcance de la auditoría

1 Nuestra auditoría examinó los estados financieros del Fondo internacional de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos, 1992 (el Fondo de 1992), correspondientes al ejercicio económico finalizado el 31 de diciembre de 2004, de conformidad con el artículo 13 del Reglamento financiero.

Objetivos de la auditoría

2 El principal objetivo de la auditoría fue permitirnos formar una opinión en cuanto a si los estados financieros presentaban fielmente la situación financiera del Fondo, su superávit, los fondos y el flujo de efectivo del ejercicio económico finalizado el 31 de diciembre de 2004; y si habían sido correctamente preparados de acuerdo con el Reglamento financiero.

Normas de la auditoría

3 Nuestra auditoría se llevó a cabo de conformidad con las Normas Internacionales de Auditoría (NIA) publicadas por el Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad y Auditorías (IAASB). Estas normas nos exigen planificar y llevar a cabo la auditoría de manera tal que se obtenga una certeza razonable de que los estados financieros no contengan errores de fondo. La gestión fue responsable de preparar estos estados financieros y el Auditor Externo es responsable de expresar una opinión sobre ellos, basada en pruebas obtenidas durante la auditoría.

Enfoque de la auditoría

4 De conformidad con las NIA, nuestra auditoría incluyó una revisión general de los sistemas de contabilidad y las pruebas de los registros contables y los procedimientos de control interno que consideramos necesarios en las circunstancias. Los procedimientos de auditoría tienen como finalidad principal formar una opinión de los estados financieros del Fondo. En consecuencia, nuestro trabajo no implicó una revisión detallada de todos los aspectos de los sistemas financiero y presupuestario desde una perspectiva de gestión, y los resultados no deben considerarse como una exposición exhaustiva de todas las deficiencias que existen o todas las mejoras que se pudieran efectuar.

5 Nuestra auditoría incluyó también un trabajo enfocado en el que todas las áreas importantes de los estados financieros fueron objeto de pruebas sustantivas directas. Se realizó un examen final para garantizar que los estados financieros reflejaran con precisión los registros contables del Fondo; que las transacciones estaban conformes con los reglamentos y directrices financieros promulgados por la Asamblea; y que se presentaran fielmente.

ANEXO X

ESTADOS FINANCIEROS DEL FONDO INTERNACIONAL DE INDEMNIZACIÓN DE DAÑOS DEBIDOS A LA CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS 1992, CORRESPONDIENTES AL EJERCICIO QUE CONCLUYÓ EL 31 DE DICIEMBRE DE 2004 DICTAMEN DEL AUDITOR EXTERNO

A: la Asamblea del Fondo internacional de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos, 1992

He verificado los estados financieros adjuntos, que comprenden los Estados financieros I a VII, los Apéndices I a III y las Notas de apoyo, del Fondo internacional de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos, 1992, correspondientes al ejercicio que concluyó el 31 de diciembre de 2004. Estos estados financieros son responsabilidad del Director. Mi responsabilidad es expresar un dictamen sobre estos estados financieros basándome en mi auditoría.

Llevé a cabo mi auditoría de acuerdo con las Normas Internacionales de Auditoría (NIA) publicadas por el Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad y Auditorías (IAASB). Tales normas exigen que planee y lleve a cabo la auditoría de modo que obtenga una certeza razonable de que los estados financieros no contengan errores. Una auditoría supone examinar, a efectos de verificación necesaria y como lo considera el auditor en las circunstancias, las pruebas que justifican las cifras y la revelación de datos de los estados financieros. Asimismo, una auditoría supone evaluar los principios de contabilidad utilizados y cálculos importantes efectuados por el Director, así como la evaluación de la presentación global de los estados financieros. Creo que mi auditoría proporciona una base razonable para el dictamen de auditoría.

En mi opinión, los estados financieros presentan fielmente, en todos los puntos de vista esenciales, la situación financiera al 31 de diciembre de 2004 y los resultados de las operaciones y flujo de efectivo del ejercicio entonces finalizado; de conformidad con los principios contables establecidos del Fondo de 1992 que figuran en la Nota 1 de los estados financieros, que se aplicaron en forma coherente con los del ejercicio económico anterior.

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

De acuerdo con el artículo 13 del Reglamento financiero, también he emitido un informe por extenso sobre mi auditoría de los estados financieros del Fondo.

Sir John Bourn
Interventor y Auditor General, Reino Unido
Auditor Externo
Londres, 30 de junio de 2005

ANEXO XI

FONDO GENERAL
FONDO DE 1992: CUENTA DE INGRESOS Y GASTOS CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO ECONÓMICO DEL 1 DE ENERO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2004

	2004		2003	
	£	£	£	£
INGRESOS				
Contribuciones				
Contribuciones	6 906 194		2 828 982	
Ajuste de evaluaciones de ejercicios anteriores	394 159		11 148	
Total contribuciones		**7 300 353**		**2 840 130**
Varios				
Ingresos varios	22 480		680	
Intereses sobre préstamos al Fondo SNP	1 754		1 230	
Intereses sobre préstamos al Fondo Complementario	1 869		723	
Intereses sobre préstamos al FRI relativo al *Prestige*	21 705		4 932	
Intereses sobre contribuciones vencidas	11 245		10 136	
Intereses sobre inversiones	1 021 033		925 862	
Total varios		**1 080 086**		**943 563**
TOTAL INGRESOS		**8 380 439**		**3 783 693**
GASTOS				
Gastos de la Secretaría				
Obligaciones contraídas		2 284 613		2 010 655
Reclamaciones				
Indemnización		1 930 001		419 882
Gastos relativos a reclamaciones				
Honorarios	353 070		3 381 479	
Viajes	13 858		41 915	
Varios	300		11 033	
Total gastos relativos a reclamaciones		**367 228**		**3 434 427**
TOTAL GASTOS		**4 581 842**		**5 864 964**
(Déficit)/Superávit de ingresos sobre gastos		3 798 597		(2 081 271)
Ajuste cambiario		14		6 802
Saldo pasado a cuenta nueva el 1 de enero		21 565 602		23 640 071
Saldo al 31 de diciembre		**25 364 213**		**21 565 602**

ANEXO XII

FONDO DE RECLAMACIONES IMPORTANTES
FONDO DE 1992: CUENTA DE INGRESOS Y GASTOS CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO ECONÓMICO DEL 1 DE ENERO AL 31 DE DICIEMBRE 2004

	Nakhodka		*Erika*		*Prestige*	
	2004	**2003**	**2004**	**2003**	**2004**	**2003**
	£	**£**	**£**	**£**	**£**	**£**
INGRESOS						
Contribuciones						
Contribuciones (primera recaudación)	-	-	-	-	74 356 593	-
Contribuciones (cuarta recaudación)	-	-	-	27 999 938	-	-
Reembolso a contribuyentes	(37 700 028)	-	-	-	-	-
Total contribuciones	**(37 700 028)**	**-**	**-**	**27 999 938**	**74 356 593**	**-**
Varios						
Ingresos varios	-	-	51	-	-	-
Intereses sobre préstamos al FRI relativo al *Prestige*	231 744	60 631	-	-	-	-
Intereses sobre contribuciones vencidas	7 351	134	1 274	22 077	80 635	-
Intereses sobre inversiones	54 614	1 278 706	2 529 820	3 010 374	931 731	-
Total varios	**293 709**	**1 339 471**	**2 531 145**	**3 032 451**	**1 012 366**	**-**
TOTAL INGRESOS	**(37 406 319)**	**1 339 471**	**2 531 145**	**31 032 389**	**75 368 959**	**-**
GASTOS						
Indemnización	-	-	7 502 681	23 218 618	123 033	39 914 906
Honorarios	-	18 456	2 004 166	2 659 213	2 325 594	19 385
Intereses sobre préstamos del Fondo General	-	-	-	-	21 705	4 932
Intereses sobre préstamos del FRI relativo al *Nakhodka*	-	-	-	-	231 744	60 631
Viajes	-	-	3 303	5 787	28 908	4 309
Varios	-	19	1 278	1 395	6 453	2 498
TOTAL GASTOS	**-**	**18 475**	**9 511 428**	**25 885 013**	**2 737 437**	**40 006 661**
(Déficit)/Superávit de ingresos sobre gastos	(37 406 319)	1 320 996	(6 980 283)	5 147 376	72 631 522	(40 006 661)
Ajuste cambiario	-	-	260 148	(11 120)	254 580	(383)
Saldo pasado a cuenta nueva el 1 de enero	38 120 339	36 799 343	67 500 016	62 363 760	(40 007 044)	-
Saldo al 31 de diciembre	**714 020**	**38 120 339**	**60 779 881**	**67 500 016**	**32 879 058**	**40 007 044**

ANEXO XIII

BALANCE GENERAL DEL FONDO DE 1992 AL 31 DE DICIEMBRE DE 2004

	2004 £	2003 £
ACTIVO		
Efectivo en bancos y en caja	121 617 345	88 672 665
Contribuciones pendientes	656 728	71 578
Intereses sobre contribuciones vencidas pendientes	63 775	11 250
Suma adeudada del FRI del *Prestige* al Fondo General y al FRI del *Nakhodka*	-	40 007 044
Suma adeudada del Fondo SNP	54 185	37 511
Suma adeudada del Fondo Complementario	45 539	38 506
Suma adeudada del Fondo de 1971	326 306	116 525
Impuesto recuperable	496 516	181 313
Varios por cobrar	24 373	170 086
ACTIVO TOTAL	**123 284 767**	**129 306 478**
PASIVO		
Fondo de Previsión del personal	1 955 615	1 779 825
Cuentas por pagar	20 882	18 109
Obligaciones no liquidadas	91 394	98 261
Contribuciones pagadas con antelación	402 421	220 938
Cuenta de los contribuyentes	1 077 283	3 388
Suma adeudada al FRI relativo al *Nakhodka*	714 020	38 120 339
Suma adeudada al FRI relativo al *Erika*	60 779 881	67 500 016
Suma adeudada al FRI relativo al *Prestige*	32 879 058	-
PASIVO TOTAL	**97 920 554**	**107 740 876**
SALDO DEL FONDO GENERAL	**25 364 213**	**21 565 602**
PASIVO TOTAL Y SALDO DEL FONDO GENERAL	**123 284 767**	**129 306 478**

ANEXO XIV

ESTADO DEL FLUJO DE EFECTIVO DEL FONDO DE 1992 CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO ECONÓMICO DEL 1 DE ENERO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2004

	2004		2003	
	£	£	£	£
Efectivo al 1 de enero		88 672 665		124 145 243
ACTIVIDADES OPERATIVAS				
Superávit/(Déficit) Operativo	28 021 061		(40 839 203)	
Aumento/(Disminución) en Deudores	(1 040 653)		21 093	
Aumento/(Disminución) en Acreedores	1 271 166		36 693	
Flujo de efectivo neto proveniente de actividades operativas		28 251 574		(40 781 417)
RENDIMIENTO SOBRE LAS INVERSIONES				
Intereses sobre las inversiones	4 693 106		5 308 839	
Entrada de efectivo neto proveniente de los rendimientos sobre las inversiones		4 693 106		5 308 839
Efectivo al 31 de diciembre		**121 617 345**		**88 672 665**

ANEXO XV

FONDO DE 1971: CIFRAS FINANCIERAS CLAVE CORRESPONDIENTES A 2005

(INGRESOS/GASTOS DE 2004 EN CIFRAS REDONDAS A RESERVA DE LA VERIFICACIÓN DEL AUDITOR EXTERNO)

INGRESOS

	2005 £
Contribuciones anuales de 2004 recibidas en 2005	-
Otros ingresos:	
Intereses sobre inversiones	670 000
TOTAL INGRESOS	**670 000**
Reembolso a los contribuyentes de superávit relativo a los Fondos de Reclamaciones Importantes	**(9 650 000)**

COSTES ADMINISTRATIVOS

	2005 £	2004 £
Sólo Fondo de 1971		
Comisión de administración pagadera al Fondo de 1992	325 000	325 000
Auditoría externa	12 500	15 000
Disolución		
Presupuesto	250 000	250 000
Gastos	-	17 145

GASTOS DE RECLAMACIONES

Siniestro	2005 £ Indemnización	2005 £ Gastos relativos a reclamaciones	2005 £ Total
Nissos Amorgos	16 000	35 000	51 000
Pontoon 300	-	41 000	41 000
Kriti Sea	-	37 000	37 000
Otros siniestros	-	28 000	28 000
TOTAL GASTOS DE RECLAMACIONES	**16 000**	**141 000**	**157 000**

ANEXO XVI

FONDO DE 1992: CIFRAS FINANCIERAS CLAVE CORRESPONDIENTES A 2005
(INGRESOS/GASTOS DE 2004 EN CIFRAS REDONDAS A RESERVA DE LA VERIFICACIÓN DEL AUDITOR EXTERNO

INGRESOS

	2005 £
Contribuciones anuales de 2004 recibidas en 2005:	
Fondo General	5 364 000
Fondo de Reclamaciones Importantes relativo al *Prestige*	32 895 000
Otros ingresos:	
Intereses sobre inversiones	6 269 000
Comisión de administración pagadera por el Fondo de 1971	325 000
Comisión de administración pagadera por el Fondo Complementario	125 000
TOTAL INGRESOS	**44 978 000**
Reembolso a los contribuyentes de superávit relativo a los Fondos de Reclamaciones Importantes	**(600 000)**

COSTES ADMINISTRATIVOS

	2005 £	2004 £
Secretaría Conjunta		
Presupuesto (incluido los honorarios del Auditor externo)	3 372 600	3 292 250
Gastos (excluido los honorarios del Auditor externo para los Fondos de 1971 y 1992)	2 745 000	2 571 750
Honorarios del Auditor externo respecto al Fondo de 1992	42 500	38 250

GASTOS DE RECLAMACIONES

Incident	2005 £ Indemnización	2005 £ Gastos relativos a reclamaciones	2005 £ Total
Erika	11 718 000	1 788 000	13 506 000
Prestige	621 000	2 645 000	3 266 000
Siniestro en Bahrein	305 000	17 000	322 000
Otros siniestros	-	252 000	252 000
TOTAL GASTOS DE RECLAMACIONES	**12 644 000**	**4 702 000**	**17 346 000**

ANEXO XVII

FONDO COMPLEMENTARIO (CONSTITUIDO EL 3 DE MARZO DE 2005): CIFRAS FINANCIERAS CLAVE CORRESPONDIENTES A 2005

(INGRESOS/GASTOS DE 2005 EN CIFRAS REDONDAS A RESERVA DE LA VERIFICACIÓN DEL AUDITOR EXTERNO)

INGRESOS

	2005 £
Ningún ingreso	-

COSTES ADMINISTRATIVOS

	2005 £	Presupuesto £
Gastos previos a la constitución del Fondo Complementario	65 000	-
Desde su constitución (3 de marzo de 2005)		
Costes varios	5 000	50 000
Comisión de administración pagadera al Fondo de 1992	125 000	125 000
Préstamo del Fondo de 1992 (intereses devengados)	**195 000**	

ANEXO XVIII

FONDO DE 1992: HIDROCARBUROS SUJETOS A CONTRIBUCIÓN RECIBIDOS EN EL AÑO CIVIL DE 2004 EN LOS TERRITORIOS DE ESTADOS QUE ERAN MIEMBROS DEL FONDO DE 1992 AL 31 DE DICIEMBRE DE 2005

De conformidad con los informes al 31 de diciembre de 2005

Estado Miembro	Hidrocarburos sujetos a contribución (toneladas)	% del Total
Japón	243 816 066	17,79%
Italia	137 434 896	10,03%
República de Corea	118 353 106	8,63%
Países Bajos	108 995 298	7,95%
India	104 977 049	7,66%
Francia	101 787 687	7,43%
Canadá	78 504 842	5,73%
Singapur	74 440 246	5,43%
España	62 150 672	4,53%
Reino Unido	50 174 810	3,66%
Alemania	40 657 548	2,97%
Australia	29 537 858	2,16%
Turquía	25 158 026	1,84%
Grecia	21 931 228	1,60%
Suecia	21 464 528	1,57%
Noruega	18 987 472	1,39%
Portugal	14 281 681	1,04%
Finlandia	12 306 081	0,90%
Bahamas	11 466 207	0,84%
Filipinas	11 297 516	0,82%
Argentina	10 840 726	0,79%
México	10 680 510	0,78%
Bélgica	6 560 086	0,48%
Marruecos	6 129 747	0,45%
Dinamarca	5 717 823	0,42%
China (Región Administrativa Especial de Hong Kong)	5 481 697	0,40%
Nueva Zelandia	5 251 264	0,38%
Irlanda	4 080 657	0,30%
Túnez	3 380 414	0,25%
Trinidad y Tabago	3 248 335	0,24%
Croacia	3 214 394	0,23%
Jamaica	2 640 702	0,19%
Sri Lanka	2 200 592	0,16%
Uruguay	2 199 313	0,16%
Malta	2 058 678	0,15%
Camerún	1 951 241	0,14%
Angola	1 884 068	0,14%
Ghana	1 813 464	0,13%
Chipre	1 238 778	0,09%
Argelia	677 084	0,05%
Mauricio	514 503	0,04%
Colombia	339 982	0,02%
Kenya	243 274	0,02%
Madagascar	237 657	0,02%
Qatar	178 066	0,01%
Barbados	175 552	0,01%
	1 370 661 424	**100,00%**

Notas

Informe cero de Antigua y Barbuda, Belice, Brunei Darussalam, Congo, Emiratos Árabes Unidos, Eslovenia, Georgia, Islandia, Islas Marshall, Letonia, Liberia, Lituania, Mónaco, Mozambique, Namibia, Nigeria, Polonia, Samoa, Seychelles, Tonga y Vanuatu.

Ningún informe de Bahrein, Camboya, Cabo Verde, Comoras, Djibouti, Dominica, Estonia, Federación de Rusia, Fiji, Gabón, Granada, Guinea, Israel, Malasia, Omán, Panamá, Papua Nueva Guinea, República Dominicana, República Unida de Tanzanía, Santa Lucía, San Vicente y Las Granadinas, Sierra Leona, Sudáfrica, Tuvalu y Venezuela.

ANEXO XIX

FONDO COMPLEMENTARIO: HIDROCARBUROS SUJETOS A CONTRIBUCIÓN EN EL AÑO CIVIL DE 2004 EN LOS TERRITORIOS DE ESTADOS QUE ERAN MIEMBROS DEL FONDO COMPLEMENTARIO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2005

De conformidad con los informes al 31 de diciembre de 2005

Estado Miembro	Hidrocarburos sujetos a contribución (toneladas)	% del Total
Japón	243 816 066	36,22%
Países Bajos	108 995 298	16,19%
Francia	101 787 687	15,12%
Alemania	79 598 054	11,82%
España	62 150 672	9,23%
Suecia	21 464 528	3,19%
Noruega	18 987 472	2,82%
Portugal	14 281 681	2,12%
Finlandia	12 306 081	1,83%
Dinamarca	5 717 823	0,85%
Irlanda	4 080 657	0,61%
	673 186 019	**100,00%**

ANEXO XX

FONDO DE 1971: RESUMEN DE SINIESTROS (31 DE DICIEMBRE DE 2005)

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

- Limpieza
- Medidas preventivas
- Relacionados con la pesca
- Relacionados con el turismo
- Relacionados con la agricultura
- Otras pérdidas de ingresos
- Otros daños materiales
- Daños al medio ambiente/estudios

Cuando se muestran reclamaciones, en el cuadro, como acordadas significa que las cantidades han sido acordadas con los demandantes, pero no necesariamente que han sido pagadas o liquidadas íntegramente.

Ref	Buque	Fecha del siniestro	Lugar del siniestro	Estado de abanderamiento del buque	Arqueo bruto (AB)	Límite de responsabilidad del propietario del buque conforme al CRC de 1969
1	*Irving Whale*	7.9.70	Golfo de San Lorenzo, Canadá	Canadá	2 261	Desconocido
2	*Antonio Gramsci*	27.2.79	Ventspils, URSS	URSS	27 694	Rbls 2 431 584
3	*Miya Maru N°8*	22.3.79	Bisan Seto, Japón	Japón	997	¥37 710 340
4	*Tarpenbek*	21.6.79	Selsey Bill, Reino Unido	República Federal de Alemania	999	£64 356
5	*Mebaruzaki Maru N°5*	8.12.79	Mebaru, Japón	Japón	19	¥845 480
6	*Showa Maru*	9.1.80	Estrecho de Naruto, Japón	Japón	199	¥8 123 140
7	*Unsei Maru*	9.1.80	Akune, Japón	Japón	99	¥3 143 180
8	*Tanio*	7.3.80	Bretaña, Francia	Madagascar	18 048	FFr11 833 718

Causa del siniestro	Cantidad de hidrocarburos derramados (toneladas)	Indemnización (cuantías pagadas por el Fondo de 1971, a menos que se indique lo contrario)		Notas
Hundimiento	Desconocida			El *Irving Whale* fue puesto a flote en 1996. El tribunal canadiense desestimó la acción judicial contra el Fondo de 1971 ya que éste no podía ser juzgado responsable de sucesos que ocurrieron antes de que el Convenio del Fondo de 1971 entrase en vigor para Canadá.
Encalladura	5 500	Limpieza	SEK95 707 157	
Abordaje	540	Limpieza Relacionadas con la pesca Compensación	¥108 589 104 ¥31 521 478 ¥9 427 585 **¥149 538 167**	¥5 438 909 recuperados por vía de recurso.
Abordaje	Desconocida	Limpieza	£363 550	
Hundimiento	10	Limpieza Relacionadas con la pesca Compensación	¥7 477 481 ¥2 710 854 ¥211 370 **¥10 399 705**	
Abordaje	100	Limpieza Relacionadas con la pesca Compensación	¥10 408 369 ¥92 696 505 ¥2 030 785 **¥105 135 659**	¥9 893 496 recuperados por vía de recurso.
Abordaje	<140			Debido a la distribución de responsabilidad entre los dos buques que intervinieron, el Fondo de 1971 no tuvo que pagar ninguna indemnización.
Rotura	13 500	Limpieza Relacionadas con el turismo Relacionadas con la pesca Otras pérdidas de ingresos	FFr219 164 465 FFr2 429 338 FFr52 024 FFr494 816 **FFr222 140 643**	El pago total era igual al límite de indemnización disponible en virtud del Convenio del Fondo de 1971; los pagos del Fondo de 1971 representaban el 63,85% de las cuantías aceptadas. Se recuperaron US$17 480 028 por vía de recurso.

Ref	Buque	Fecha del siniestro	Lugar del siniestro	Estado de abanderamiento del buque	Arqueo bruto (AB)	Límite de responsabilidad del propietario del buque conforme al CRC de 1969
9	*Furenas*	3.6.80	Oresund, Suecia	Suecia	999	SEK612 443
10	*Hosei Maru*	21.8.80	Miyagi, Japón	Japón	983	¥35 765 920
11	*Jose Marti*	7.1.81	Dalarö, Suecia	URSS	27 706	SEK23 844 593
12	*Suma Maru N°11*	21.11.81	Karatsu, Japón	Japón	199	¥7 396 340
13	*Globe Asimi*	22.11.81	Klaipeda, URSS	Gibraltar	12 404	Rbls 1 350 324
14	*Ondina*	3.3.82	Hamburgo, República Federal de Alemania	Países Bajos	31 030	DM10 080 383
15	*Shiota Maru N°2*	31.3.82	Isla de Takashima, Japón	Japón	161	¥6 304 300
16	*Fukutoko Maru N°8*	3.4.82	Bahía de Tachibana, Japón	Japón	499	¥20 844 440
17	*Kifuku Maru N°35*	1.12.82	Ishinomaki, Japón	Japón	107	¥4 271 560
18	*Shinkai Maru N°3*	21.6.83	Ichikawa, Japón	Japón	48	¥1 880 940
19	*Eiko Maru N°1*	13.8.83	Karakuwazaki, Japón	Japón	999	¥39 445 920
20	*Koei Maru N°3*	22.12.83	Nagoya, Japón	Japón	82	¥3 091 660
21	*Tsunehisa Maru N°8*	26.8.84	Osaka, Japón	Japón	38	¥964 800

Causa del siniestro	Cantidad de hidrocarburos derramados (toneladas)	Indemnización (cuantías pagadas por el Fondo de 1971, a menos que se indique lo contrario)		Notas
Abordaje	200	Limpieza Limpieza Compensación	SEK3 187 687 DKr418 589 SEK153 111	SEK449 961 recuperados por vía de recurso.
Abordaje	270	Limpieza Relacionadas con la pesca Compensación	¥163 051 598 ¥50 271 267 ¥8 941 480 **¥222 264 345**	¥18 221 905 recuperados por vía de recurso.
Encalladura	1 000			Los daños totales son inferiores a la responsabilidad del propietario del buque (se reclamaron SEK20 361 000 por limpieza). La defensa del propietario del buque de que se le exonerase de responsabilidad fue rechazada en el fallo definitivo del tribunal.
Encalladura	10	Limpieza Compensación	¥6 426 857 ¥1 849 085 **¥8 275 942**	
Encalladura	>16 000	Compensación	US$467 953	No hubo daños en un Estado Miembro del Fondo de 1971.
Descarga	200-300	Limpieza	DM11 345 174	
Encalladura	20	Limpieza Relacionadas con la pesca Compensación	¥46 524 524 ¥24 571 190 ¥1 576 075 **¥72 671 789**	
Abordaje	85	Limpieza Relacionadas con la pesca Compensación	¥200 476 274 ¥163 255 481 ¥5 211 110 **¥368 942 865**	
Hundimiento	33	Compensación	¥598 181	Los daños totales son inferiores a la responsabilidad del propietario del buque.
Descarga	3,5	Limpieza Compensación	¥1 005 160 ¥470 235 **¥1 475 395**	
Abordaje	357	Limpieza Relacionadas con la pesca Compensación	¥23 193 525 ¥1 541 584 ¥9 861 480 **¥34 596 589**	¥14 843 746 recuperados por vía de recurso.
Abordaje	49	Limpieza Relacionadas con la pesca Compensación	¥18 010 269 ¥8 971 979 ¥772 915 **¥27 755 163**	¥8 994 083 recuperados por vía de recurso.
Hundimiento	30	Limpieza Compensación	¥16 610 200 ¥241 200 **¥16 851 400**	

Ref	Buque	Fecha del siniestro	Lugar del siniestro	Estado de abanderamiento del buque	Arqueo bruto (AB)	Límite de responsabilidad del propietario del buque conforme al CRC de 1969
22	*Koho Maru N°3*	5.11.84	Hiroshima, Japón	Japón	199	¥5 385 920
23	*Koshun Maru N°1*	5.3.85	Bahía de Tokio, Japón	Japón	68	¥1 896 320
24	*Patmos*	21.3.85	Estrecho de Messina, Italia	Grecia	51 627	LIt 13 263 703 650
25	*Jan*	2.8.85	Aalborg, Dinamarca	República Federal de Alemania	1 400	DKr1 576 170
26	*Rose Garden Maru*	26.12.85	Umm Al Qaiwain, Emiratos Árabes Unidos	Panamá	2 621	US$364 182 (estimación)
27	*Brady Maria*	3.1.86	Estuario del Elba, República Federal de Alemania	Panamá	996	DM324 629
28	*Take Maru N°6*	9.1.86	Sakai-Senboku, Japón	Japón	83	¥3 876 800
29	*Oued Gueterini*	18.12.86	Argel, Argelia	Argelia	1 576	Din1 175 064
30	*Thuntank 5*	21.12.86	Gävle, Suecia	Suecia	2 866	SEK2 741 746
31	*Antonio Gramsci*	6.2.87	Borgå, Finlandia	URSS	27 706	Rbls 2 431 854
32	*Southern Eagle*	15.6.87	Sada Misaki, Japón	Panamá	4 461	¥93 874 528
33	*El Hani*	22.7.87	Indonesia	Libia	81 412	£7 900 000 (estimación)
34	*Akari*	25.8.87	Dubai, Emiratos Árabes Unidos	Panamá	1 345	£92 800 (estimación)

Causa del siniestro	Cantidad de hidrocarburos derramados (toneladas)	Indemnización (cuantías pagadas por el Fondo de 1971, a menos que se indique lo contrario)		Notas
Encalladura	20	Limpieza Relacionadas con la pesca Compensación	¥68 609 674 ¥25 502 144 ¥1 346 480 **¥95 458 298**	
Abordaje	80	Limpieza Compensación	¥26 124 589 ¥474 080 **¥26 598 669**	¥8 866 222 recuperados por vía de recurso.
Abordaje	700			Los daños totales acordados extrajudicialmente o decididos por el tribunal (LIt 11 583 298 650) son inferiores a la responsabilidad del propietario del buque.
Encalladura	300	Limpieza Compensación	DKr9 455 661 DKr394 043 **DKr9 849 704**	
Descarga de hidrocarburos	Desconocida			Se retiró la reclamación contra el Fondo de 1971 (US$44 204).
Abordaje	200	Limpieza	DM3 220 511	DM333 027 recuperados por vía de recurso.
Descarga de hidrocarburos	0,1	Compensación	¥104 987	Los daños totales son inferiores a la responsabilidad del propietario del buque.
Descarga	15	Limpieza Limpieza Limpieza Otras pérdidas de ingresos Compensación	US$1 133 FFr708 824 Din5 650 £126 120 Din293 766	
Encalladura	150-200	Limpieza Relacionadas con la pesca Compensación	SEK23 168 271 SEK49 361 SEK685 437 **SEK23 903 069**	
Encalladura	600-700	Limpieza	FM1 849 924	Las reclamaciones de limpieza de la URSS (Rbls 1 417 448) no fueron pagadas por el Fondo de 1971 ya que la URSS no era Miembro del Fondo de 1971 en el momento del siniestro.
Abordaje	15			Los daños totales son inferiores a la responsabilidad del propietario del buque (se acordaron ¥35 346 679 por limpieza y ¥51 521 183 relacionados con la pesca).
Encalladura	3 000			No se dio curso a la reclamación de limpieza (US$242 800).
Incendio	1 000	Limpieza Limpieza	Dhr 864 293 US$187 165	El asegurador del propietario del buque reembolsó US$160 000.

Ref	Buque	Fecha del siniestro	Lugar del siniestro	Estado de abanderamiento del buque	Arqueo bruto (AB)	Límite de responsabilidad del propietario del buque conforme al CRC de 1969
35	*Tolmiros*	11.9.87	Costa occidental, Suecia	Grecia	48 914	SEK50 000 000 (estimación)
36	*Hinode Maru N°1*	18.12.87	Yawatahama, Japón	Japón	19	¥608 000
37	*Amazzone*	31.1.88	Bretaña, Francia	Italia	18 325	FFr13 860 369
38	*Taiyo Maru N°13*	12.3.88	Yokohama, Japón	Japón	86	¥2 476 800
39	*Czantoria*	8.5.88	St Romuald, Canadá	Canadá	81 197	Desconocido
40	*Kasuga Maru N°1*	10.12.88	Kyoga Misaki, Japón	Japón	480	¥17 015 040
41	*Nestucca*	23.12.88	Isla de Vancouver, Canadá	Estados Unidos de América	1 612	Desconocido
42	*Fukkol Maru N°12*	15.5.89	Shiogama, Japón	Japón	94	¥2 198 400
43	*Tsubame Maru N°58*	18.5.89	Shiogama, Japón	Japón	74	¥2 971 520
44	*Tsubame Maru N°16*	15.6.89	Kushiro, Japón	Japón	56	¥1 613 120
45	*Kifuku Maru N°103*	28.6.89	Otsuji, Japón	Japón	59	¥1 727 040
46	*Nancy Orr Gaucher*	25.7.89	Hamilton, Canadá	Liberia	2 829	Can$473 766

Causa del siniestro	Cantidad de hidrocarburos derramados (toneladas)	Indemnización (cuantías pagadas por el Fondo de 1971, a menos que se indique lo contrario)		Notas
Desconocida	200			No se dio curso a la reclamación de limpieza (SEK100 639 999), ya que se retiró la acción judicial del Gobierno sueco contra el propietario del buque y el Fondo de 1971.
Mal manejo de la carga	25	Limpieza Compensación	¥1 847 225 ¥152 000 **¥1 999 225**	
Tanques averiados por temporal	2 000	Limpieza Relacionadas con la pesca	FFr1 141 185 FFr145 792 **FFr1 286 977**	Se recuperaron FFr1 000 000 del asegurador del propietario del buque.
Descarga	6	Limpieza Compensación	¥6 134 885 ¥619 200 **¥6 754 085**	
Choque con muelle	Desconocida			No se aplica el Convenio del Fondo de 1971, ya que el siniestro ocurrió antes de que el Convenio entrase en vigor para Canadá. No se dio curso a la reclamación de limpieza (Can$1 787 771).
Hundimiento	1 100	Limpieza Relacionadas con la pesca Compensación	¥371 865 167 ¥53 500 000 ¥4 253 760 **¥429 618 927**	
Abordaje	Desconocida			No se aplica el Convenio del Fondo de 1971, ya que el siniestro ocurrió antes de que el Convenio entrase en vigor para Canadá. No se dio curso a la reclamación de limpieza (Can$10 475).
Rebose de tubería de suministro	0,5	Limpieza Compensación	¥492 635 ¥549 600 **¥1 042 235**	
Mal manejo del transvase de hidrocarburos	7	Otros daños materiales Compensación	¥19 159 905 ¥742 880 **¥19 902 785**	
Descarga	Desconocida	Otros daños materiales Compensación	¥273 580 ¥403 280 **¥676 860**	
Mal manejo de la carga	Desconocida	Limpieza Compensación	¥8 285 960 ¥431 761 **¥8 717 721**	
Rebose durante descarga	250			Los daños totales son inferiores a la responsabilidad del propietario del buque (se acordó Can$292 110 por limpieza).

Ref	Buque	Fecha del siniestro	Lugar del siniestro	Estado de abanderamiento del buque	Arqueo bruto (AB)	Límite de responsabilidad del propietario del buque conforme al CRC de 1969
47	*Dainichi Maru N°5*	28.10.89	Yaizu, Japón	Japón	174	¥4 199 680
48	*Daito Maru N°3*	5.4.90	Yokohama, Japón	Japón	93	¥2 495 360
49	*Kazuei Maru N°10*	11.4.90	Osaka, Japón	Japón	121	¥3 476 160
50	*Fuji Maru N°3*	12.4.90	Yokohama, Japón	Japón	199	¥5 352 000
51	*Volgoneft 263*	14.5.90	Karlskrona, Suecia	URSS	3 566	SEK3 205 204
52	*Hato Maru N°2*	27.7.90	Kobe, Japón	Japón	31	¥803 200
53	*Bonito*	12.10.90	Río Támesis, Reino Unido	Suecia	2 866	£241 000 (estimación)
54	*Río Orinoco*	16.10.90	Isla de Anticosti, Canadá	Islas Caimán	5 999	Can$1 182 617
55	*Portfield*	5.11.90	Pembroke, Gales, Reino Unido	Reino Unido	481	£69 141
56	*Vistabella*	7.3.91	Caribe	Trinidad y Tabago	1 090	FFr2 354 000 (estimación)
57	*Hokunan Maru N°12*	5.4.91	Isla de Okushiri, Japón	Japón	209	¥3 523 520
58	*Agip Abruzzo*	10.4.91	Liorna, Italia	Italia	98 544	LIt 21 800 000 000 (estimación)

Causa del siniestro	Cantidad de hidrocarburos derramados (toneladas)	Indemnización (cuantías pagadas por el Fondo de 1971, a menos que se indique lo contrario)		Notas
Mal manejo de la carga	0,2	Relacionadas con la pesca Limpieza Compensación	¥1 792 100 ¥368 510 ¥1 049 920 **¥3 210 530**	
Mal manejo de la carga	3	Limpieza Compensación	¥5 490 570 ¥623 840 **¥6 114 410**	
Abordaje	30	Limpieza Relacionadas con la pesca Compensación	¥48 883 038 ¥560 588 ¥869 040 **¥50 312 666**	¥45 038 833 recuperados por vía de recurso.
Rebose durante operación de abastecimiento	Desconocida	Limpieza Compensación	¥96 431 ¥1 338 000 **¥1 434 431**	¥430 329 recuperados por vía de recurso.
Abordaje	800	Limpieza Relacionadas con la pesca Compensación	SEK15 523 813 SEK530 239 SEK795 276 **SEK16 849 328**	
Mal manejo de la carga	Desconocida	Otros daños materiales Compensación	¥1 087 700 ¥200 800 **¥1 288 500**	
Mal manejo de la carga	20			Los daños totales son inferiores a la responsabilidad del propietario del buque (se acordó £130 000 por limpieza).
Encalladura	185	Limpieza	Can$12 831 892	
Hundimiento	110	Limpieza Relacionadas con la pesca Compensación	£249 630 £9 879 £17 155 **£276 663**	
Hundimiento	Desconocida	Limpieza Limpieza	FFr8 237 529 £14 250	
Encalladura	Desconocida	Limpieza Relacionadas con la pesca Compensación	¥2 119 966 ¥4 024 863 ¥880 880 **¥7 025 709**	
Abordaje	2 000	Compensación	LIt 1 666 031 931	Los daños totales son inferiores a la responsabilidad del propietario del buque.

Ref	Buque	Fecha del siniestro	Lugar del siniestro	Estado de abanderamiento del buque	Arqueo bruto (AB)	Límite de responsabilidad del propietario del buque conforme al CRC de 1969
59	*Haven*	11.4.91	Génova, Italia	Chipre	109 977	LIt 23 950 220 000
60	*Kaiko Maru N°86*	12.4.91	Nomazaki, Japón	Japón	499	¥14 660 480
61	*Kumi Maru N°12*	27.12.91	Bahía de Tokio, Japón	Japón	113	¥3 058 560
62	*Fukkol Maru N°12*	9.6.92	Ishinomaki, Japón	Japón	94	¥2 198 400
63	*Aegean Sea*	3.12.92	La Coruña, España	Grecia	57 801	Pts 1 121 219 450
64	*Braer*	5.1.93	Shetland, Reino Unido	Liberia	44 989	£4 883 840
65	*Kihnu*	16.1.93	Tallinn, Estonia	Estonia	949	113 000 DEG (estimación)
66	*Sambo N°11*	12.4.93	Seúl, República de Corea	República de Corea	520	Won 77 786 224 (estimación)
67	*Taiko Maru*	31.5.93	Shioyazaki, Japón	Japón	699	¥29 205 120

Causa del siniestro	Cantidad de hidrocarburos derramados (toneladas)	Indemnización (cuantías pagadas por el Fondo de 1971, a menos que se indique lo contrario)		Notas
Incendio y explosión	Desconocida	Estado italiano	LIt 70 002 629 093	El 4 de marzo de 1999 se firmó en Roma un acuerdo de liquidación global de todas las reclamaciones pendientes entre el Estado italiano, el propietario del buque/Club y el Fondo de 1971. Los pagos del Fondo de 1971 figuran en la columna de la izquierda. El asegurador del propietario del buque pagó LIt 47 597 370 907 al Estado italiano. El propietario del buque y su asegurador pagaron todas las reclamaciones aceptadas por otros órganos públicos italianos y demandantes particulares.
		Dos contratistas italianos	LIt 1 582 341 690	
			LIt 71 584 970 783	
		Estado francés	FFr12 580 724	
		Otros órganos públicos franceses	FFr10 659 469	
		Principado de Mónaco	FFr270 035	
			FFr23 510 228	
		Compensación	£2 500 000	
Abordaje	25	Limpieza	¥53 513 992	
		Relacionadas con la pesca	¥39 553 821	
		Compensación	¥3 665 120	
			¥96 732 933	
Abordaje	5	Limpieza	¥1 056 519	¥650 522 recuperados por vía de recurso.
		Compensación	¥764 640	
			¥1 821 159	
Mal manejo del suministro de hidrocarburos	Desconocida	Otros daños materiales	¥4 243 997	
		Compensación	¥549 600	
			¥4 793 597	
Encalladura	73 500	Relacionadas con la pesca	Pts 8 696 000 000	El propietario del buque y el asegurador pagaron Pts 840 000 000. De conformidad con el acuerdo entre el Estado español, el propietario del buque, su asegurador y el Fondo de 1971, el Fondo pagó al Estado español Pts 6 386 921 613. El Fondo también pagó Pts 1 263 150 000 a los demandantes que habían acordado sus reclamaciones al principio y no se incluyeron en el acuerdo arriba mencionado.
		Limpieza	Pts 1 729 240 000	
		Medidas preventivas	Pts 708 033 000	
		Turismo	Pts 13 810 000	
		Costes financieros	Pts 371 680 000	
		Cuantías otorgadas por el tribunal penal	Pts 893 880 000	
		Reclamaciones previamente liquidadas	Pts 1 263 150 000	
		Varios	Pts 252 990 000	
			Pts 13 928 783 000	
		Compensación	Pts 278 197 307	
Encalladura	84 000	Limpieza	£593 883	El asegurador del propietario del buque pagó £6 213 497. El Fondo de 1971 pagó £45 725 441 en indemnización. Está pendiente de juicio una reclamación por £1,4 millones. El asegurador del propietario del buque pagará cualquier cuantía adjudicada.
		Relacionadas con la pesca	£38 538 451	
		Relacionadas con el turismo	£77 375	
		Relacionadas con la agricultura	£3 572 392	
		Otros daños materiales	£8 904 047	
		Otras pérdidas de ingresos	£252 790	
			£51 938 938	
Encalladura	140	Limpieza	FM543 618	
Encalladura	4	Limpieza	Won 176 866 632	Se recuperaron US$22 504 del asegurador del propietario del buque.
		Relacionadas con la pesca	Won 42 848 123	
			Won 219 714 755	
Abordaje	520	Limpieza	¥756 780 796	¥49 104 248 recuperados por vía de recurso.
		Relacionadas con la pesca	¥336 404 259	
		Compensación	¥7 301 280	
			¥1 100 486 335	

Ref	Buque	Fecha del siniestro	Lugar del siniestro	Estado de abanderamiento del buque	Arqueo bruto (AB)	Límite de responsabilidad del propietario del buque conforme al CRC de 1969
68	*Ryoyo Maru*	23.7.93	Península de Izu, Japón	Japón	699	¥28 105 920
69	*Keumdong N°5*	27.9.93	Yeosu, República de Corea	República de Corea	481	Won 77 417 210
70	*Iliad*	9.10.93	Pilos, Grecia	Grecia	33 837	Drs 1 496 533 000
71	*Seki*	30.3.94	Fujairah, Emiratos Árabes Unidos, y Omán	Panamá	153 506	14 millones DEG
72	*Daito Maru N°5*	11.6.94	Yokohama, Japón	Japón	116	¥3 386 560
73	*Toyotaka Maru*	17.10.94	Kainan, Japón	Japón	2 960	¥81 823 680
74	*Hoyu Maru N°53*	31.10.94	Monbetsu, Japón	Japón	43	¥1 089 280
75	*Sung Il N°1*	8.11.94	Onsan, República de Corea	República de Corea	150	Won 23 000 000 (estimación)
76	Derrame de procedencia desconocida	30.11.94	Mohamédia, Marruecos	-	-	-
77	*Boyang N°51*	25.5.95	Sandbaeg Do, República de Corea	República de Corea	149	19 817 DEG

Causa del siniestro	Cantidad de hidrocarburos derramados (toneladas)	Indemnización (cuantías pagadas por el Fondo de 1971, a menos que se indique lo contrario)		Notas
Abordaje	500	Limpieza Compensación	¥8 433 001 ¥7 026 480 **¥15 459 481**	¥10 455 440 recuperados por vía de recurso.
Abordaje	1 280	Limpieza (pagadas) Relacionadas con la pesca (pagadas)	Won 5 602 021 858 Won 10 530 130 111 **Won 16 146 358 015**	El asegurador del propietario del buque pagó Won 64 560 080.
		Compensación Relacionadas con la pesca (reclamadas)	Won 12 857 130 Won 2 756 471 759	Reclamaciones de pesca pendientes de apelación ante el Tribunal Supremo.
Encalladura	200	Limpieza (pagadas) Relacionadas con la pesca (reclamadas) Otras pérdidas de ingresos (reclamadas) Daños morales (reclamadas)	Drs 356 204 011 Drs 1 044 000 000 Drs 1 671 000 000 Drs 378 000 000 **Drs 3 449 204 011**	El asegurador del propietario del buque pagó Drs 356 204 011.
Abordaje	16 000			Se concertó un acuerdo ajeno a los Convenios entre el Gobierno de Fujairah y el propietario del buque. El Fondo de 1971 desconoce las condiciones del acuerdo. El Fondo de 1971 no tendrá que pagar ninguna indemnización.
Rebose durante operación de carga	0,5	Limpieza Compensación	¥1 187 304 ¥846 640 **¥2 033 944**	
Abordaje	560	Limpieza Relacionadas con la pesca Otras pérdidas de ingresos Compensación	¥629 516 429 ¥50 730 359 ¥15 490 030 ¥20 455 920 **¥716 192 738**	¥31 021 717 recuperados por vía de recurso.
Mal manejo del suministro de hidrocarburos	Desconocida	Otros daños materiales Limpieza Compensación	¥3 954 861 ¥202 854 ¥272 320 **¥4 430 035**	
Encalladura	18	Limpieza Relacionadas con la pesca	Won 9 401 293 Won 28 378 819 **Won 37 780 112**	El propietario del buque perdió el derecho a limitar su responsabilidad porque el proceso no comenzó dentro del plazo especificado conforme al derecho coreano.
Desconocida	Desconocida	Limpieza (reclamadas)	Dhr Ma 2 600 000	No se demostró que los hidrocarburos procediesen de un buque tal como se define en el Convenio del Fondo de 1971.
Abordaje	160			La reclamación por limpieza (Won 142 millones) prescribió al no entablarse la acción judicial necesaria.

Ref	Buque	Fecha del siniestro	Lugar del siniestro	Estado de abanderamiento del buque	Arqueo bruto (AB)	Límite de responsabilidad del propietario del buque conforme al CRC de 1969
78	*Dae Woong*	27.6.95	Kojung, República de Corea	República de Corea	642	Won 95 000 000 (estimación)
79	*Sea Prince*	23.7.95	Yeosu, República de Corea	Chipre	144 567	Won 18 308 275 906
80	*Yeo Myung*	3.8.95	Yeosu, República de Corea	República de Corea	138	Won 21 465 434
81	*Shinryu Maru N°8*	4.8.95	Chita, Japón	Japón	198	¥3 967 138
82	*Senyo Maru*	3.9.95	Ube, Japón	Japón	895	¥20 203 325
83	*Yuil N°1*	21.9.95	Busán, República de Corea	República de Corea	1 591	Won 351 924 060
84	*Honam Sapphire*	17.11.95	Yeosu, República de Corea	Panamá	142 488	14 000 000 DEG
85	*Toko Maru*	23.1.96	Anegasaki, Japón	Japón	699	¥18 769 567 (estimación)

Causa del siniestro	Cantidad de hidrocarburos derramados (toneladas)	Indemnización (cuantías pagadas por el Fondo de 1971, a menos que se indique lo contrario)		Notas
Encalladura	1	Limpieza	Won 43 517 127	
Encalladura	5 035	Limpieza (pagadas)	Won 20 709 245 359	El asegurador del propietario del buque pagó Won 18 308 275 906.
		Relacionadas con la pesca (pagadas)	Won 19 836 456 445	
		Relacionadas con el turismo (pagadas)	Won 538 000 000	
		Retirada de hidrocarburos (pagadas)	Won 8 420 123 382	
		Estudios ambientales (pagadas)	Won 723 490 410	
			Won 50 227 315 596	
		Limpieza (pagadas)	¥357 214	
		Compensación (pagadas)	Won 7 410 928 540	
Abordaje	40	Limpieza (pagadas)	Won 684 000 000	El asegurador del propietario del buque pagó Won 560 945 437.
		Relacionadas con la pesca (pagadas)	Won 600 000 000	
		Relacionadas con el turismo (pagadas)	Won 269 029 739	
			Won 1 553 029 739	
		Reclamaciones pendientes en el tribunal:		
		Relacionadas con la pesca	Won 335 000 000	
Mal manejo del suministro de hidrocarburos	0,5	Limpieza (pagadas)	¥8 650 249	El asegurador del propietario del buque pagó ¥3 718 455.
		Compensación (pagadas)	¥984 327	
			¥9 634 576	
		Otros daños materiales (acordadas)	US$3 103	
		Otras pérdidas de ingresos (acordadas)	US$2 560	
			US$5 663	
Abordaje	94	Limpieza	¥314 838 937	¥279 973 101 recuperados por vía de recurso.
		Relacionadas con la pesca	¥46 726 661	
		Compensación	¥5 012 855	
			¥366 578 453	
Hundimiento	Desconocida	Limpieza (pagadas)	Won 12 393 138 987	
		Relacionadas con la pesca (pagadas)	Won 7 960 494 932	
		Operación de retirada de hidrocarburos (pagadas)	Won 6 824 362 810	
			Won 27 177 996 729	
Choque contra defensa	1 800	Limpieza (pagadas)	Won 9 033 000 000	El asegurador del propietario del buque pagó US$13,5 millones.
		Relacionadas con la pesca (pagadas)	Won 1 112 000 000	
		Estudios del medio ambiente (reclamadas)	Won 114 000 000	
			Won 10 259 000 000	
Abordaje	4			Los daños totales son inferiores a la responsabilidad del propietario del buque. No se solicitó compensación.

Ref	Buque	Fecha del siniestro	Lugar del siniestro	Estado de abanderamiento del buque	Arqueo bruto (AB)	Límite de responsabilidad del propietario del buque conforme al CRC de 1969
86	*Sea Empress*	15.2.96	Milford Haven, Gales, Reino Unido	Liberia	77 356	£7 395 748
87	*Kugenuma Maru*	6.3.96	Kawasaki, Japón	Japón	57	¥1 175 055 (estimación)
88	*Kriti Sea*	9.8.96	Agioi Theodoroi, Grecia	Grecia	62 678	€6 576 109 millones (estimación)
89	*N°1 Yung Jung*	15.8.96	Busán, República de Corea	República de Corea	560	Won 122 millones
90	*Nakhodka*	2.1.97	Isla de Oki, Japón	Federación de Rusia	13 159	1 588 000 DEG
91	*Tsubame Maru N°31*	25.1.97	Otaru, Japón	Japón	89	¥1 843 849
92	*Nissos Amorgos*	28.2.97	Maracaibo, Venezuela	Grecia	50 563	Bs3 473 millones (estimación)
93	*Daiwa Maru N°18*	27.3.97	Kawasaki, Japón	Japón	186	¥3 372 368 (estimación)
94	*Jeong Jin N°101*	1.4.97	Busán, República de Corea	República de Corea	896	Won 246 millones

Causa del siniestro	Cantidad de hidrocarburos derramados (toneladas)	Indemnización (cuantías pagadas por el Fondo de 1971, a menos que se indique lo contrario)		Notas
Encalladura	72 360	Limpieza (pagadas)	£22 773 470	El asegurador del propietario del buque pagó £7 395 748.
		Otros daños materiales (pagadas)	£443 972	
		Relacionadas con la pesca (pagadas)	£10 154 314	
		Relacionadas con el turismo (pagadas)	£2 389 943	
		Otras pérdidas de ingresos (pagadas)	£1 044 785	
			£36 806 484	
		Compensación (pagadas)	£1 835 035	
Mal manejo del suministro de hidrocarburos	0,3	Limpieza	¥1 981 403	¥1 197 267 recuperados por vía de recurso.
		Compensación	¥297 066	
			¥2 278 469	
Mal manejo del suministro de hidrocarburos	30	Limpieza y daños materiales (pagadas)	€2 500 000	El asegurador del propietario del buque pagó todas las reclamaciones.
		Relacionadas con la pesca (pagadas)	€1 100 000	
		Turismo (pagadas)	€150 000	
		Varios (pagadas)	€24 000	
			€3 774 000	
Encalladura	28	Limpieza (pagadas)	Won 689 829 037	El asegurador del propietario del buque pagó Won 690 millones.
		Salvamento (pagadas)	Won 20 376 927	
		Relacionadas con la pesca (pagadas)	Won 16 769 424	
		Pérdida de ingresos (pagadas)	Won 6 161 710	
		Transbordo de la carga (pagadas)	Won 10 000 000	
		Compensación (pagadas)	Won 28 071 490	
			Won 771 208 588	
Rotura	6 200	Limpieza (pagadas)	¥20 928 412 000	Todas las reclamaciones fueron liquidadas y pagadas. Se llegó a un acuerdo de liquidación global entre el propietario del buque/asegurador y los FIDAC en el cual el asegurador pagó ¥10 956 930 000 y los Fondos pagaron ¥15 130 970 000, de los cuales el Fondo de 1992 pagó ¥7 422 192 000 y el Fondo de 1971 pagó ¥7 708 778 000.
		Relacionadas con la pesca (pagadas)	¥1 769 172 000	
		Relacionadas con el turismo (pagadas)	¥1 342 164 000	
		Calzada (pagadas)	¥2 048 152 000	
			¥26 087 900 000	
Rebose durante operación de carga	0,6	Limpieza	¥7 673 830	El asegurador del propietario del buque pagó ¥1 710 173.
		Compensación	¥457 497	
			¥8 131 327	
Encalladura	3 600	Limpieza (acordadas)	Bs3 523 252 942	El asegurador del propietario del buque pagó Bs1 254 619 385 y US$4 008 347. El Fondo de 1971 pagó Bs17 501 083 y US$9 745 882. Limpieza (reclamada) acordada en Bs70 675 468, pero la reclamación no ha sido retirada del tribunal.
		Limpieza (acordadas)	US$35 850	
		Limpieza (reclamadas)	Bs78 906 071	
		Relacionadas con la pesca (acordadas)	Bs133 011 848	
		Relacionadas con la pesca (acordadas)	US$16 033 390	
		Relacionadas con la pesca (reclamadas)	US$30 000 000	
		Relacionadas con el turismo (acordadas)	Bs8 188 078	
		Daños al medio ambiente (reclamadas)	US$60 250 396	
		Varios (reclamadas)	Bs540 000 000	
Mal manejo del suministro de hidrocarburos	1	Limpieza	¥415 600 000	
		Compensación	¥ 865 406	
			¥416 465 406	
Rebose durante operación de carga	124	Limpieza	Won 418 000 000	
		Compensación	Won 58 000 000	
			Won 476 000 000	

Ref	Buque	Fecha del siniestro	Lugar del siniestro	Estado de abanderamiento del buque	Arqueo bruto (AB)	Límite de responsabilidad del propietario del buque conforme al CRC de 1969
95	*Osung N°3*	3.4.97	Tunggado, República de Corea	República de Corea	786	104 500 DEG (estimación)
96	*Plate Princess*	27.5.97	Puerto Miranda, Venezuela	Malta	30 423	3,6 millones DEG (estimación)
97	*Diamond Grace*	2.7.97	Bahía de Tokio, Japón	Panamá	147 012	14 millones DEG
98	*Katja*	7.8.97	El Havre, Francia	Bahamas	52 079	FFr48 millones (estimación)
99	*Evoikos*	15.10.97	Estrecho de Singapur	Chipre	80 823	8 846 942 DEG
100	*Kyungnam N°1*	7.11.97	Ulsan, República de Corea	República de Corea	168	Won 43 543 015
101	*Pontoon 300*	7.1.98	Hamriyah, Sharjah, Emiratos Árabes Unidos	San Vicente y las Granadinas	4 233	No se dispone de cifras

Causa del siniestro	Cantidad de hidrocarburos derramados (toneladas)	Indemnización (cuantías pagadas por el Fondo de 1971, a menos que se indique lo contrario)		Notas
Encalladura	Desconocida	Limpieza (pagadas)	Won 866 906 355	El Fondo de 1992 pagó ¥340 millones a los demandantes. Esta cuantía fue reembolsada posteriormente por el Fondo de 1971.
		Relacionadas con la pesca (pagadas)	Won 68 795 729	
		Operación de retirada de hidrocarburos (pagadas)	Won 6 738 565 917	
			Won 7 674 268 001	
		Limpieza (pagadas)	¥669 252 879	
		Relacionadas con la pesca (pagadas)	¥181 786 486	
			¥851 039 365	
		Compensación	Won 37 963 635	
Rebose durante operación de carga	3,2	Relacionadas con la pesca (reclamadas)	US$47 000 000	Las reclamaciones contra el Fondo de 1971 prescribieron.
Encalladura	1 500	Limpieza (pagadas)	¥1 100 000 000	La cuantía total de las reclamaciones reconocidas no excedió de la responsabilidad del propietario del buque.
		Relacionadas con la pesca (pagadas)	¥263 000 000	
		Relacionadas con el turismo (pagadas)	¥23 000 000	
		Otras pérdidas de ingresos (pagadas)	¥8 000 000	
		Varios (acordadas)	¥22 000 000	
			¥1 416 000 000	
Choque con muelle	190	Limpieza (pagadas)	FFr16 192 738	El asegurador del propietario del buque pagó FFr16 781 984. Es prácticamente seguro que el total de las reclamaciones reconocidas sea inferior a la responsabilidad del propietario del buque.
		Limpieza (reclamadas)	FFr6 400 000	
		Relacionadas con la pesca (pagadas)	FFr328 000	Reclamaciones pendientes en el tribunal
		Otros daños materiales (pagadas)	FFr261 156	
			FFr23 181 894	
Abordaje	29 000	*Singapur*		Todas las reclamaciones acordadas en Singapur y Malasia fueron pagadas por el propietario del buque.
		Limpieza (pagadas)	S$10 000 000	
		Otros daños materiales (pagadas)	S$1 500 000	
		Otros daños materiales (reclamadas)	S$67 000	
			S$11 567 000	
		Malasia		
		Limpieza (pagadas)	RM1 424 000	
		Relacionadas con la pesca (pagadas)	RM1 200 000	
			RM2 624 000	
		Indonesia		Todas las reclamaciones en Indonesia fueron rechazadas por el tribunal de limitación en Singapur.
		Limpieza (reclamadas)	US$152 000	
		Daños al medio ambiente (reclamadas)	US$3 200 000	
		Relacionadas con la pesca (reclamadas)	US$11 000	
			US$3 363 000	
Encalladura	15-20	Limpieza (pagadas)	Won 189 214 535	El propietario del buque ha pagado Won 26 622 030.
		Relacionadas con la pesca (pagadas)	Won 82 818 635	
			Won 265 023 170	
Hundimiento	4 000	Limpieza (acordadas)	Dhr 6 380 522	Pagos limitados a 75% (Dhr 4 785 392).
		Otros daños (reclamadas)	Dhr 198 752 497	
			Dhr 205 133 019	

Ref	Buque	Fecha del siniestro	Lugar del siniestro	Estado de abanderamiento del buque	Arqueo bruto (AB)	Límite de responsabilidad del propietario del buque conforme al CRC de 1969
102	*Maritza Sayalero*	8.6.98	Bahía de Carenero, Venezuela	Panamá	28 338	3 000 000 DEG (estimación)
103	*Al Jaziah 1*	24.1.00	Abu Dhabi, Emiratos Árabes	Honduras	681	3 000 000 DEG
104	*Alambra*	17.9.00	Estonia	Malta	75 366	£7 600 000 DEG (estimación)
105	*Natuna Sea*	3.10.00	Indonesia	Panamá	51 095	6 100 000 DEG (estimación)
106	*Zeinab*	14.4.01	Emiratos Árabes Unidos	Georgia	2 178	3 000 000 DEG
107	*Singapura Timur*	28.5.01	Malasia	Panamá	1 369	102 000 DEG (estimación)

Notas

Veáse página 198.

Causa del siniestro	Cantidad de hidrocarburos derramados (toneladas)	Indemnización (cuantías pagadas por el Fondo de 1971, a menos que se indique lo contrario)		Notas
Ruptura de tubería de descarga	262	*Reclamaciones contra el propietario del buque pendientes en el tribunal:* Limpieza y daños al medio ambiente (reclamadas)	 Bs10 000 000	El Fondo de 1971 considera que los Convenios no se aplican a este siniestro. Las reclamaciones contra el Fondo prescribieron.
Hundimiento	100-200	Limpieza/medidas preventivas (pagadas)	£1 112 000	Los Fondos de 1971 y 1992 han contribuido cada uno con el 50% de las cuantías abonadas.
Corrosión	300 (estimación)	Limpieza (acordadas) Pérdidas económicas (reclamadas) Pérdidas económicas (reclamadas)	US$620 000 US$100 000 **US$720 000** EEK38 800 000 **EEK38 800 000**	Todas las reclamaciones acordadas han sido pagadas por el asegurador del propietario del buque.
Encalladura	7 000 (estimación)	*Singapur* Limpieza y pesca (pagadas) *Malasia* Limpieza (pagadas) Relacionadas con la pesca (pagadas) *Indonesia* Limpieza y pesca (pagadas)	 US$8 400 000 **US$8 400 000** RM1 300 000 RM905 000 **RM2 205 000** US$2 800 000 **US$2 800 000**	Todas las reclamaciones acordadas han sido pagadas por el asegurador del propietario del buque.
Hundimiento	400	Limpieza (pagadas) Limpieza (pagadas)	US$844 000 Dhr2 480 000	Los Fondos de 1971 y de 1992 han contribuido cada uno con el 50% de las cuantías pagadas.
Abordaje	Desconocida	Limpieza (pagadas) Medidas preventivas (pagadas) Medidas preventivas /evaluación de los riesgos ambientales (pagadas) Compensación (pagadas)	US$62 896 ¥11 436 000 US$783 500 US$25 000	US$103 378 pagados por el asegurador del propietario del buque. El Fondo de 1971 ha recuperado £317 317 de su asegurador en relación con la indemnización y compensación. El asegurador ha recuperado £185 000 proveniente de los intereses del buque que abordó.

ANEXO XXI

FONDO DE 1992: RESUMEN DE SINIESTROS (31 DE DICIEMBRE DE 2005)

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

- Limpieza
- Medidas preventivas
- Relacionados con la pesca
- Relacionados con el turismo
- Relacionados con la agricultura
- Otras pérdidas de ingresos
- Otros daños materiales
- Daños al medio ambiente/estudios

Cuando se muestran reclamaciones en el cuadro como acordadas significa que las cantidades han sido acordadas con los demandantes, pero no necesariamente que han sido pagadas o liquidadas íntegramente.

Ref	Buque	Fecha del siniestro	Lugar del siniestro	Estado de abanderamiento del buque	Arqueo bruto (AB)	Límite de responsabilidad del propietario del buque conforme al CRC aplicable
1	Siniestro en Alemania	20.6.96	Costa del Mar del Norte, Alemania	Desconocido	Desconocido	Desconocido
2	*Nakhodka*	2.1.97	Isla de Oki , Japón	Federación de Rusia	13 159	1 588 000 DEG
3	*Osung N°3*	3.4.97	Tunggado, República de Corea	República de Corea	786	104 500 DEG (estimación)
4	Siniestro en el Reino Unido	28.9.97	Essex, Reino Unido	Desconocido	Desconocido	Desconocido
5	*Santa Anna*	1.1.98	Devon, Reino Unido	Panamá	17 134	10 196 280 DEG
6	*Milad 1*	5.3.98	Bahrein	Belice	801	No se dispone de cifras
7	*Mary Anne*	22.7.99	Filipinas	Filipinas	465	3 000 000 DEG

Causa del siniestro	Cantidad de hidrocarburos derramados (toneladas)	Indemnización (cuantías pagadas por el Fondo de 1992, a menos que se indique lo contrario)		Notas
Desconocida	Desconocida	Limpieza (reclamadas)	€1 390 000	Las autoridades alemanas entablaron procesos judiciales contra el propietario y el asegurador del *Kuzbass*. En una transacción extrajudicial el propietario del buque/asegurador y el Fondo de 1992 habían acordado pagar el 18% y el 82% respectivamente de la cuantía evaluada definitiva.
Rotura	6 200	Limpieza (pagadas) Relacionadas con la pesca (pagadas) Relacionadas con el turismo (pagadas) Calzada (pagadas)	¥20 928 412 000 ¥1 769 172 000 ¥1 344 157 000 ¥2 048 152 000 **¥26 089 893 000**	Todas las reclamaciones fueron liquidadas y pagadas. Se llegó a un acuerdo de liquidación global entre el propietario del buque, su asegurador y los FIDAC mediante el cual el asegurador pagó ¥10 956 930 000 y los Fondos pagaron ¥15 130 970 000, de estos el Fondo de 1992 pagó ¥7 422 192 000 y el Fondo de 1971 pagó ¥7 708 778 000.
Encalladura	Desconocida	Limpieza (pagadas) Relacionadas con la pesca (pagadas) Operación de extracción de hidrocarburos (pagadas)	Won 866 906 355 Won 68 795 729 Won 6 738 565 917 **Won 7 674 268 001**	Todas las reclamaciones fueron liquidadas y pagadas. El Fondo de 1992 pagó ¥340 millones a los demandantes. Esta suma fue reembolsada posteriormente por el Fondo de 1971.
		Limpieza (pagadas) Relacionadas con la pesca (pagadas)	¥669 252 879 ¥181 786 486 **¥851 039 365**	
Desconocida	Desconocida	Limpieza (reclamadas)	£10 000	No se dio curso a la reclamación.
Encalladura	280	Limpieza (acordadas)	£30 000	Reclamación pagada por el asegurador del propietario del buque.
Avería de casco	0	Medidas preventivas previas al derrame (pagadas)	BD 21 168	El Fondo de 1992 no prosiguió acción de recurso contra el propietario del buque.
Hundimiento	Desconocida	Limpieza (pagadas) Limpieza (pagadas)	US$2 500 000 PPs1 800 000	Reclamaciones acordadas por el asegurador del propietario del buque, en las que el Fondo de 1992 no estuvo involucrado.

Ref	Buque	Fecha del siniestro	Lugar del siniestro	Estado de abanderamiento del buque	Arqueo bruto (AB)	Límite de responsabilidad del propietario del buque conforme al CRC aplicable
8	*Dolly*	5.11.99	Martinica	República Dominicana	289	3 000 000 DEG
9	*Erika*	12.12.99	Bretaña, Francia	Malta	19 666	FFr84 247 733
10	*Al Jaziah 1*	24.1.00	Abu Dhabi, Emiratos Árabes Unidos	Honduras	681	3 000 000 DEG
11	*Slops*	15.6.00	Pireo, Grecia	Grecia	10 815	Ninguno
12	Siniestro en España	5.9.00	España	Desconocido	Desconocido	Desconocido
13	Siniestro en Suecia	23.9.00	Suecia	Desconocido	Desconocido	Desconocido
14	*Natuna Sea*	3.10.00	Indonesia	Panamá	51 095	22 400 000 DEG (estimación)
15	*Baltic Carrier*	29.3.01	Dinamarca	Islas Marshall	23 235	DKr118 millones

Causa del siniestro	Cantidad de hidrocarburos derramados (toneladas)	Indemnización (cuantías pagadas por el Fondo de 1992, a menos que se indique lo contrario)		Notas
Hundimiento	Desconocida			No se han presentado reclamaciones hasta la fecha.
Rotura	14 000 (estimación)	Limpieza (acordadas) Relacionadas con la pesca (acordadas) Daños materiales (acordadas) Turismo (acordadas) Otras pérdidas de ingreso (acordadas) Reclamaciones en el tribunal	€21 605 000 €10 724 000 €2 059 000 €75 292 000 €6 660 000 €63 000 000 **€179 340 000**	El asegurador del propietario del buque efectuó pagos por €12 800 000 y el Fondo de 1992 por €103 540 000. El Estado francés y Total S.A. han presentado nuevas reclamaciones por un total de €334 000 000 en el Tribunal, pero éstas sólo se proseguirán hasta el punto en que la otras reclamaciones se paguen íntegramente.
Hundimiento	100-200	Limpieza/medidas preventivas (pagadas)	Dhr6 400 000	Los Fondos de 1971 y de 1992 han contribuido cada uno con el 50% de las cuantías abonadas. Los Fondos han proseguido acción de recurso contra el propietario del buque.
Incendio	Desconocida	Limpieza (reclamadas)	€2 323 000	El Fondo de 1992 considera que el *Slops* no está comprendido dentro de la definición de 'buque'. Dos contratistas entablaron acción judicial contra el Fondo de1992, que se encuentra ahora ante el Tribunal Supremo.
Desconocida	Desconocida	Limpieza (reclamadas)	€6 000	Las autoridades españolas han recuperado sus costes de la supuesta fuente de contaminación.
Desconocida	Desconocida	Limpieza (reclamadas)	SEK5 260 000	El Estado sueco ha entablado acción judicial contra el propietario del *Alambra* y su asegurador. Si no prosperase la acción, el Estado reclamaría contra el Fondo de 1992.
Encalladura	7 000 (estimación)	*Singapur* Limpieza y pesca (pagadas) *Malasia* Limpieza (pagadas) Relacionadas con la pesca (pagadas) *Indonesia* Limpieza y pesca (pagadas)	 US$8 400 000 RM1 300 000 RM905 000 **RM2 205 000** US$2 800 000	El asegurador del propietario del buque ha pagado todas las reclamaciones.
Abordaje	2 500	Limpieza (pagadas) Eliminación de hidrocarburos (pagadas) Daños materiales/pérdidas económicas (pagadas) Relacionadas con la pesca (pagadas) Vigilancia del medio ambiente (pagadas) Limpieza (reclamadas)	DKr15 900 000 DKr17 400 000 DKr1 600 000 DKr19 700 000 DKr258 000 **DKr54 858 000** DKr50 000 000	El asegurador del propietario del buque pagó todas las reclamaciones. Es poco probable que el Fondo de 1992 tenga que efectuar pagos de indemnización.

Ref	Buque	Fecha del siniestro	Lugar del siniestro	Estado de abanderamiento del buque	Arqueo bruto (AB)	Límite de responsabilidad del propietario del buque conforme al CRC aplicable
16	*Zeinab*	14.4.01	Emiratos Árabes Unidos	Georgia	2 178	3 000 000 DEG
17	Siniestro en Guadalupe	30.6.02	Guadalupe	Desconocido	Desconocido	Desconocido
18	Siniestro en el Reino Unido	29.9.02	Reino Unido	Desconocido	Desconocido	Desconocido
19	*Prestige*	13.11.02	España	Bahamas	42 820	€22 777 986
20	*Spabunker IV*	21.1.03	España	España	647	3 000 000 DEG
21	Siniestro en Bahrein	15.3.03	Bahrein	Desconocido	Desconocido	Desconocido
22	*Buyang*	22.4.03	Geoje, República de Corea	República de Corea	187	3 000 000 DEG
23	*Hana*	13.5.03	Busán, República de Corea	República de Corea	196	3 000 000 DEG
24	*Victoriya*	30.8.03	Syzran, Federación de Rusia	Federación de Rusia	2 003	3 000 000 DEG

Causa del siniestro	Cantidad de hidrocarburos derramados (toneladas)	Indemnización (cuantías pagadas por el Fondo de 1992, a menos que se indique lo contrario)		Notas
Hundimiento	400	Limpieza (pagadas) Limpieza (pagadas)	US$844 000 Dhr2 480 000	Los Fondos de 1971 y de 1992 han contribuido cada uno con el 50% de las cuantías abonadas.
Desconocida	Desconocida	Limpieza (reclamadas)	€340 000	El origen del derrame parece haber sido un buque de carga general. Por consiguiente, es poco probable que el Fondo de 1992 tenga que efectuar pagos de indemnización.
Desconocida	Desconocida	Limpieza (pagadas)	£5 400	
Rotura	Desconocida	*España* Limpieza/medidas preventivas (reclamadas) Daños materiales (reclamadas) Pesca y maricultura (reclamadas) Turismo (reclamadas) Varios (reclamadas) **€834 021 000** *Francia* Limpieza (reclamadas) Daños materiales (reclamadas) Pesca y maricultura (reclamadas) Turismo (reclamadas) Varios (reclamadas) **€107 152 000** *Portugal* Limpieza (reclamadas) **€4 292 000**	 €484 921 000 €2 714 000 €338 804 000 €24 326 000 €1 3463 000 €78 071 000 €88 000 €3 767 000 €24 326 000 €900 000 €4 292 000	El propietario del buque ha depositado una cuantía de limitación de (€22 777 986) en el Tribunal español. El Fondo de 1992 ha pagado €57 555 000 al Gobierno español.
Hundimiento	Desconocida	*España* Medidas preventivas y retirada del pecio Limpieza **€6 028 000** *Gibraltar* Limpieza	 €5 400 000 €628 000 £18 350	
Desconocida	Desconocida	Limpieza/medidas preventivas (acordadas) Pesca (acordadas)	US$689 000 US$542 000 **US$1 231 000**	Todas las reclamaciones han sido pagadas por el Fondo de 1992.
Encalladura	35-40	Limpieza/medidas preventivas (acordadas) Pesca (acordadas)	Won 1 007 000 000 Won 328 000 000 **Won 1 335 000 000**	Todas las reclamaciones han sido pagadas por el asegurador del propietario del buque.
Abordaje	34	Limpieza/medidas preventivas (acordadas) Pesca (acordadas) Daños materiales (acordadas)	Won 1 242 000 000 Won 22 500 000 Won 19 150 000 **Won 1 283 650 000**	Todas las reclamaciones han sido pagadas por el asegurador del propietario del buque.
Incendio	Desconocida	Limpieza/medidas preventivas (reclamadas) Pesca (aún no reclamadas)	US$500 000	

Ref	Buque	Fecha del siniestro	Lugar del siniestro	Estado de abanderamiento del buque	Arqueo bruto (AB)	Límite de responsabilidad del propietario del buque conforme al CRC aplicable
25	*Duck Yang*	12.9.03	Busán, República de Corea	República de Corea	149	3 000 000 DEG
26	*Kyung Won*	12.9.03	Namhae, República de Corea	República de Corea	144	3 000 000 DEG
27	*Jeong Yang*	23.12.03	Yeosu, República de Corea	República de Corea	4 061	4 510 000 DEG
28	*N°11 Hae Woon*	22.7.04	Geoje, República de Corea	República de Corea	110	4 510 000 DEG
29	*N°7 Kwang Min*	24.11.05	Busan, República de Corea	República de Corea	139	4 510 000 DEG

Notas a los Anexos XX y XXI

1 Las cuantías se presentan en monedas nacionales. Los tipos de conversión pertinentes al 31 de diciembre de 2005 son los siguientes:

£1 =

Bolívar venezolano	Bs	4439,66	Dólar de los Estados Unidos	US$	1,7168
Camerún	CFA Fr	954,7	Dólar de Singapur	S$	2,8546
Corona de Dinamarca	DKr	10,8558	Euro	€	1,4554
Corona estonia	EEK	22,7723	Peso filipino	PPs	91,0478
Corona sueca	SEK	13,6629	Ringgit malasio	RM	6,4885
Dinar de Argelia	Din	125,34	Rublo ruso	Rbls	49,3418
Dinar de Bahrein	BD	0,6471	Rupia indonesia	Rp	16892,8
Dirham de EAU	Dhr EAU	6,3056	Won de la República de Corea	Won	1735,38
Dirham marroquí	Dhr Ma	15,9141	Yen japonés	¥	202,628
Dólar de Canadá	Can$	2,0054			

£1 = 1.20360 SDR or 1 SDR = £0.83084

2 Las siguientes monedas fueron remplazadas por el euro el 1 de enero de 2002 con los siguientes tipos de conversión. Se determinan también los valores relativos equivalentes a la libra esterlina al 31 de diciembre de 2005.

		€1=	£1=
Dracma griega	Drs	340,75	495,9276
Franco francés	FFr	6,5595	9,5467
Lira italiana	LIt	1936,27	2818,0474
Marco alemán	DM	1,9558	2,8465
Marco finlandés	FM	5,9457	8,6534
Peseta española	Pts	166,386	242,1582

3 La inclusión de las cuantías reclamadas no ha de entenderse como indicador de que los Fondos de 1971 y de 1992 acepten la reclamación ni la cuantía.

Causa del siniestro	Cantidad de hidrocarburos derramados (toneladas)	Indemnización (cuantías pagadas por el Fondo de 1992, a menos que se indique lo contrario)		Notas
Hundimiento	300	Limpieza/medidas preventivas (acordadas)	Won 2 883 000 000	Todas las reclamaciones han sido pagadas por el asegurador del propietario del buque.
		Daños materiales/pérdidas económicas (acordadas)	Won 43 000 000	
			Won 2 926 000 000	
Encalladura	100	Limpieza/medidas preventivas (acordadas)	Won 2 921 000 000	
		Pesca (acordadas)	Won 407 000 000	
			Won 3 328 000 000	
Abordaje	700	Limpieza/medidas preventivas (acordadas)	Won 3 992 000 000	Todas las reclamaciones han sido pagadas por el asegurador del propietario del buque.
		Pesca (acordadas)	Won 78 400 000	
		Estudios posteriores al derrame (acordadas)	Won 140 000 000	
		Pérdidas económicas (reclamadas)	Won 115 000 000	
			Won 4 325 400 000	
Abordaje	12	Limpieza/medidas preventivas (acordadas)	Won 354 000 000	Todas las reclamaciones han sido pagadas por el asegurador del propietario del buque.
			Won 354 000 000	
Abordaje	64	Limpieza/medidas preventivas (reclamadas)	Won 4 455 000	Se preven nuevas reclamaciones por costes de limpieza/medidas preventivas, daños materiales y pérdidas económicas.
			Won 4 455 000	

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

PORTLAND HOUSE
BRESSENDEN PLACE
LONDRES SW1E 5PN
REINO UNIDO

Teléfono: +44 (0)20 7592 7100
Telefax: +44 (0)20 7592 7111
Dirección electrónica: info@iopcfund.org
Sitio web: www.iopcfund.org