



INTERNATIONAL  
OIL POLLUTION  
COMPENSATION  
FUNDS

FONDS INTERNATIONAUX  
D'INDEMNISATION POUR LES  
DOMMAGES DUS À LA  
POLLUTION PAR LES  
HYDROCARBURES

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

## Resumen de las sesiones de los órganos rectores de marzo de 2008

*13 de marzo de 2008*

El 11, 12 y 13 de marzo de 2008, los órganos rectores de los Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos (FIDAC) celebraron varias reuniones, que tuvieron lugar en el complejo del Monte Carlo Sporting, gracias a la invitación del Gobierno del Principado de Mónaco. El Fondo de 1992 celebró las reuniones del Comité Ejecutivo, que examinó siniestros concretos, y del cuarto y quinto Grupos de Trabajo intersesiones.

### *Comité Ejecutivo del Fondo de 1992*

#### ***Siniestro en Alemania (1996)***

El Comité Ejecutivo tomó nota con agrado de que, tras la conclusión del acuerdo de transacción entre la República Federal de Alemania, el propietario del buque, el West of England Club y el Fondo de 1992, se habían retirado todas las acciones judiciales del Gobierno alemán contra el propietario del buque, el West of England Club y el Fondo de 1992 y de que esta causa había concluido.

#### ***Erika (Francia, 1999)***

##### ***Procedimientos judiciales***

Unos ochocientos demandantes han incoado acciones judiciales contra el propietario del buque, su aseguradora y el Fondo de 1992. Se han alcanzado acuerdos extrajudiciales con 440 de estos demandantes. Los tribunales han dictado 129 sentencias y quedan pendientes 48 acciones judiciales de 94 demandantes. El Fondo de 1992 proseguirá las deliberaciones con los demandantes cuyas reclamaciones no hayan prescrito, a fin de lograr transacciones extrajudiciales si resultara apropiado.

La mayor parte de las 129 sentencias dictadas por los Tribunales de Francia ha sido a favor del Fondo de 1992. En la mayoría de los casos las sentencias dictaron que los criterios de admisibilidad de reclamaciones del Fondo de 1992 no eran vinculantes a los tribunales nacionales, y que incumbía a los tribunales decidir si un demandante tenía una reclamación admisible en virtud de los Convenios aplicados a la legislación francesa.

No obstante, a pesar de esta declaración, las sentencias dictadas, en la mayoría de los casos, habían llegado a la misma conclusión que el Fondo basándose en sus criterios.

##### ***Procesos penales***

El Comité Ejecutivo tomó nota de que en Tribunal de lo Penal de París se habían presentado cargos 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 Registro Italiano Navale (RINA) y uno de los gerentes de RINA, Total SA y algunos de sus ejecutivos.

Varios demandantes, incluido el Gobierno francés y varias autoridades locales, se unieron al proceso penal como partes civiles, reclamando indemnización de un total de €400 millones (£302 millones). El juicio duró cuatro meses y concluyó el 13 de junio de 2007. El Fondo de 1992, aunque no es una parte, siguió los procedimientos por medio de sus abogados franceses.

En su sentencia, dictada en enero de 2008, el Tribunal de lo Penal halló a las cuatro partes siguientes responsables en lo penal: el representante del propietario del buque (Tevere Shipping), el presidente de la

empresa gestora (Panship Management and Services Srl.), la sociedad de clasificación (RINA) y Total SA. El representante del propietario del buque y el presidente de la empresa gestora fueron sentenciados a pagar una multa de €75 000 cada uno. RINA y Total SA fueron sentenciados a pagar una multa de €375 000 cada uno. Todas las demás partes acusadas fueron absueltas.

En cuanto a la responsabilidad civil, la sentencia hacía a las cuatro partes mancomunada y solidariamente responsables de los daños causados por el siniestro y adjudicó a los demandantes en el proceso las pérdidas económicas, los daños a la imagen de varias regiones y municipios, daños morales y daños al medio ambiente. El Tribunal evaluó el total de los daños en la cuantía de €192,8 millones (£145,7 millones), incluidos €153,9 millones (£116,3 millones) al Estado francés.

El Director dijo que la Secretaría tendría que estudiar a fondo la sentencia para examinar las repercusiones que podría tener para el Fondo de 1992 y que parte de ese estudio sería examinar las posibilidades de iniciar una acción de recurso contra las partes que fueran declaradas responsables de los daños causados por el siniestro.

### ***Prestige (España, 2002)***

#### ***Acciones judiciales***

El Comité tomó nota de la información sobre la acción judicial entablada por el Estado español contra la American Bureau of Shipping (ABS), la sociedad de clasificación que había certificado el *Prestige* en los Estados Unidos, en particular de la sentencia del Tribunal de Nueva York desestimando la reclamación por razón de falta de jurisdicción. Se tomó nota además de que el Estado español había pedido al Fondo de 1992 que presentase un escrito en calidad de *amicus curiae* ante el Tribunal de Apelación de Nueva York.

El Comité tomó nota de que el Director opinaba que se podría muy bien criticar la decisión adoptada por el Tribunal de que la ABS está comprendida dentro de la disposición del artículo III.4 b) del CRC de 1992, ya que parece cuestionable que una sociedad de clasificación, que realiza un reconocimiento técnico del buque en ciertos intervalos, por lo regular bastante largos, sea considerada esa persona simplemente basándose en la parte muy general de la redacción de la disposición ('... cualquier otra persona que ... preste servicios para el buque'). Se tomó nota además de que, en una situación similar, el Tribunal de lo Penal de París en el proceso del *Erika* llegó recientemente a la conclusión opuesta, es decir que RINA no podía ser considerada como comprendida dentro del artículo III.4 b) del CRC de 1992.

El Comité tomó nota también de que el Director opinaba que se deberían tener en cuenta otras consideraciones, a saber:

- Si fuese apropiado que el Fondo de 1992, como organización intergubernamental, entrara en procedimientos judiciales en un Estado no Miembro sobre cuestiones fuera del ámbito del Convenio;
- si fuese apropiado que el Fondo de 1992 interviniese en procedimientos judiciales no directamente relacionados con el cumplimiento de sus funciones fundamentales en virtud de los Convenios, es decir el pago de indemnización a las víctimas de siniestros de contaminación por hidrocarburos en Estados Miembros;
- que la decisión se adoptó en un tribunal de rango inferior, lo que probablemente haría que la decisión fuese de poco valor relativo como precedente para juzgar futuros casos en un Estado Miembro sobre la base de los Convenios; y
- que representaría una desviación de la decisión del Comité Ejecutivo de que no se incoase una acción de recurso contra la ABS en los Estados Unidos.

Sobre la base de las consideraciones expuestas por el Director y las opiniones expresadas en el debate, el Comité se mostró de acuerdo con la recomendación del Director de no presentar un escrito en calidad de *amicus curiae* ante el Tribunal de Apelación de Nueva York.

***Shosei Maru (Japón, 2006)***

El Comité tomó nota de que el coste total de todas las reclamaciones pagadas por el Japan P&I Club (£4,3 millones) supera la cuantía de limitación aplicable al *Shosei Maru* y que por tanto, es muy probable que se recurra al Fondo de 1992 para pagar indemnización con respecto a este siniestro.

***Volgoneft 139 (Federación de Rusia y Ucrania, 2007)***

El Comité Ejecutivo trató este siniestro por primera vez. El siniestro tuvo lugar el 11 de noviembre de 2007, en el estrecho de Kerch, que conecta el mar de Azov con el mar Negro, entre la Federación de Rusia y Ucrania. La Federación de Rusia es parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992, en tanto que Ucrania sólo es parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992. Se cree que en el momento del siniestro se derramaron entre 1 200 y 2 000 toneladas de fueloil. Los hidrocarburos han afectado alrededor de 50 kilómetros del litoral tanto en la Federación de Rusia como en Ucrania. Según se ha informado, el ejército ruso se ha encargado de la limpieza del litoral ruso. Se ha señalado la muerte masiva de más de 30 000 aves.

El buque pertenecía a JSC Volgotanker y tenía un seguro de responsabilidad de protección e indemnización con Ingosstrakh (Rusia). La cobertura de seguro P&I del propietario del buque estaba limitada al parecer a US\$5 millones (£2,5 millones) y que, si dicha información fuese correcta, la cobertura de seguro sería muy inferior al límite mínimo contemplado en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 de 4 510 000 DEG (£3,6 millones). El buque no estaba asegurado por ninguno de los P&I Clubs que forman parte del International Group of P&I Clubs y por tanto no estaba cubierto por el convenio STOPIA 2006.

La delegación rusa invitó a los representantes del Fondo de 1992 a visitar la Federación de Rusia próximamente. Aunque se agradeció la invitación, el Director sin embargo lamentó que, pese a los esfuerzos de la Secretaría, no hubiera sido posible que los expertos del Fondo visitaran el lugar del derrame en las primeras etapas del siniestro.

El Comité Ejecutivo tomó nota de que se había recibido una reclamación de un contratista de limpieza ruso de una cuantía de RUB 73 450 452 (£1,5 millones) y que la documentación adjunta estaba en curso de traducción y sería estudiada por los expertos del Fondo de 1992.

La delegación rusa sugirió que se facilitaría a los FIDAC más información relativa a la cobertura de seguro del buque durante la visita de sus representantes a Moscú o en la próxima sesión del Comité Ejecutivo, tan pronto como se dispusiera de la misma.

***Hebei Spirit (República de Corea, 2007)***

El Comité Ejecutivo trató este siniestro por primera vez. Se tomó nota de que el *Hebei Spirit* fue alcanzado por la gabarra grúa *Samsung N°1* cuando estaba fondeado a unas cinco millas a la altura de Taean en la costa occidental de la República de Corea, y que se derramaron en el mar unas 10 500 toneladas de hidrocarburos crudos del *Hebei Spirit*. Se tomó nota también de que los hidrocarburos contaminaron unos 375 kilómetros de la costa occidental de la República de Corea. El *Hebei Spirit* está asegurado en el Assuranceforeningen Skuld (Gjensidig) (Skuld Club).

El Comité tomó nota de que, conforme al artículo 4.4 e) del Convenio del Fondo de 1992, la cuantía máxima de indemnización pagadera respecto al siniestro del *Hebei Spirit* es 203 millones de DEG. Se recordó que la Asamblea del Fondo de 1992 había decidido, en la segunda sesión, celebrada en octubre de 1997, que la conversión de DEG a la moneda nacional se hiciese sobre la base del valor de esa moneda frente al DEG en la fecha de la aprobación del Acta de Decisiones de la sesión en que la Asamblea o el Comité Ejecutivo tomaran la decisión que hiciera posible el pago de reclamaciones. El Comité Ejecutivo decidió que la conversión de 203 millones de DEG a Won coreanos se hiciera sobre la base del valor de esa moneda frente al DEG en la fecha de la aprobación del Acta de Decisiones del Comité Ejecutivo de la 40ª sesión, es decir el 13 de marzo de 2008 al tipo de 1 DEG = Won 1 584,330. La cuantía máxima disponible para indemnización conforme a los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992 es, por tanto, aproximadamente Won 321 000 millones (aproximadamente £163 millones).

Se tomó nota de que, basándose en la limitada información disponible al 26 de febrero de 2008, la cuantía total estimada de las pérdidas probables derivadas del siniestro del *Hebei Spirit* sería entre Won 352 000 millones y Won 424 000 millones (£190-£229 millones).

El Comité Ejecutivo decidió autorizar al Director a efectuar acuerdos transaccionales de las reclamaciones derivadas de este siniestro, en la medida en que no diesen pie a cuestiones de principio que no hubiesen sido previamente decididas por el Comité.

El Comité Ejecutivo decidió además autorizar al Director a efectuar pagos, pero que, en vista de la incertidumbre en cuanto a la cuantía total de las reclamaciones en potencia, los pagos se limitasen, de momento, al 60% de la cuantía de los daños de hecho sufridos por el respectivo demandante, y como fueren evaluados por los expertos del Fondo. Decidió además que no se efectuaran pagos al Gobierno de Corea, las autoridades regionales o locales, o cualquier otro órgano gubernamental, en espera de una decisión final del Gobierno coreano respecto a ponerse último a la cola. El Comité Ejecutivo decidió revisar la situación en la siguiente sesión.

#### ***Entrada en vigor del Convenio sobre combustible de los buques***

El representante del International Group of P&I Clubs señaló a la atención del Comité Ejecutivo la entrada en vigor del Convenio sobre combustible de los buques en noviembre de 2008. El Comité tomó nota de la prescripción en virtud de la cual los Estados Partes en el Convenio sobre combustible de los buques deben proporcionar certificados de seguro obligatorio, así como de la necesidad de que esos Estados establezcan procedimientos con anterioridad a la entrada en vigor del Convenio, para lograr una gestión eficaz al expedir dichos certificados.

#### ***Presentación de candidaturas para la elección de Miembros del Órgano de Auditoría***

El Director llamó la atención del Comité sobre la circular 92FUND/Circ.59, que había sido distribuida a todos los Estados Miembros del Fondo de 1992 en enero de 2008. Manifestó que había sido redistribuida a las delegaciones en esta sesión del Comité Ejecutivo, a fin de recordarles la posibilidad de nombrar candidatos para la elección del Órgano de Auditoría, que tendría lugar en la sesión de octubre de 2008 de la Asamblea. Señaló que las candidaturas deberían presentarse a más tardar el 16 de mayo de 2008.

#### ***Expresión de gratitud al Gobierno de Mónaco***

El Director, en nombre de la Secretaría y de los órganos rectores, expresó agradecimiento por el excelente local y servicios facilitados por el Gobierno de Mónaco, que habían contribuido a una semana de reuniones coronada por el éxito.

#### ***Cuarto Grupo de Trabajo intersesiones del Fondo de 1992 sobre medidas no técnicas para fomentar los buques de calidad en el transporte marítimo de hidrocarburos***

En la sesión de febrero de 2006, la Asamblea del Fondo de 1992 decidió constituir un Grupo de Trabajo sobre medidas no técnicas para fomentar los buques de calidad en el transporte marítimo de hidrocarburos.

En la cuarta reunión el Grupo de Trabajo tomó nota del avance de los dos estudios que había solicitado con anterioridad, a saber, el estudio a cargo del Comité Marítimo Internacional respecto al intercambio de información en la industria de los seguros marítimos y los posibles obstáculos a dicho intercambio; y el estudio, llevado a cabo por la Secretaría, a fin de examinar qué medidas relativas al seguro del casco serían susceptibles de fomentar un transporte de calidad de hidrocarburos. Respecto al estudio sobre el seguro del casco, el Director informó al Grupo de Trabajo del progreso logrado y de su intención de presentar una propuesta más concreta en la próxima reunión en junio de 2008.

La Presidenta señaló que prepararía un resumen de las cuestiones presentadas y de lo que el Grupo había logrado en sus cuatro reuniones. Este documento de resumen serviría como base para el informe del Grupo de Trabajo para la Asamblea y se sometería a la consideración del Grupo de Trabajo en la reunión final en junio de 2008.

#### ***Quinto Grupo de Trabajo intersesiones del Fondo de 1992 (“Grupo de enfoque SNP”)***

El 5º Grupo de Trabajo intersesiones ('el Grupo de enfoque SNP') fue creado por la Asamblea del Fondo de 1992 en su 12ª sesión, celebrada en octubre de 2007, con el fin de facilitar la entrada en vigor del Convenio SNP. El Grupo celebró su primera reunión del 12 al 13 de marzo de 2008 bajo la Presidencia del Sr. Alfred Popp QC (Canadá).

El Grupo de enfoque SNP examinó propuestas de los Estados respecto a las tres cuestiones que se habían identificado como inhibidoras de la entrada en vigor del Convenio SNP, es decir el concepto de 'receptor', las contribuciones a la Cuenta GNL y la falta de presentación de informes sobre la carga sujeta a contribución. El Grupo examinó además y aprobó el texto de un proyecto de Protocolo al Convenio que implementa esas propuestas, a reserva de varias enmiendas. Se pidió a la Secretaría que elaborase un proyecto de Protocolo revisado para la próxima reunión del Grupo de enfoque en junio de 2008, junto con un texto refundido del Convenio, con fines informativos solamente.

#### ***Futuras reuniones***

Se han programado las siguientes reuniones para 2008. Tal vez sean necesarias más reuniones, según las novedades respecto a los siniestros existentes y la incidencia de nuevos siniestros.

|                          |   |
|--------------------------|---|
| Semana del 23 de junio   | Asamblea del Fondo de 1992<br>Comité Ejecutivo del Fondo de 1992<br>4º Grupo de Trabajo intersesiones del Fondo 1992<br>Grupo de enfoque SNP      |
| Semana del 13 de octubre | Asamblea del Fondo de 1992<br>Comité Ejecutivo del Fondo de 1992<br>Consejo Administrativo del Fondo de 1971<br>Asamblea del Fondo Complementario |