



Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos

Punto 3 del orden del día	IOPC/NOV21/3/14
Fecha	6 de octubre de 2021
Original	Inglés
Asamblea del Fondo de 1992	92A26
Comité Ejecutivo del Fondo de 1992	92EC77
Asamblea del Fondo Complementario	SA18

SINIESTROS QUE AFECTAN A LOS FIDAC – FONDO DE 1992

SINIESTRO EN ISRAEL

Nota de la Secretaría

Objetivo del documento:	Que se tome nota de la información.
Resumen:	<p>En febrero de 2021 el Gobierno de Israel se puso en contacto con el Fondo de 1992 para solicitar su asistencia en relación con la presencia de hidrocarburos encontrados a lo largo de la costa de Israel. El Gobierno de Israel informó de que las aguas del mar habían comenzado a llevar a la costa de su país bolas de alquitrán y que creía que se había producido un derrame en aguas de la zona económica exclusiva (ZEE) de su país. Sin embargo, no se había identificado la fuente del derrame.</p> <p>Las bolas de alquitrán afectaron toda la costa del Mediterráneo en Israel en diferentes grados. Se llevaron a cabo operaciones de limpieza bajo la dirección de la División de Protección del Medio Marino del Ministerio de Protección Ambiental de dicho país, que desplegó su Plan Nacional de Contingencias. Las autoridades locales se encargaron de organizar las medidas de respuesta en las playas.</p> <p>Las autoridades de Israel efectuaron su propio análisis de los hidrocarburos encontrados a lo largo de la costa de su país y también concluyeron que la contaminación había sido causada por petróleo crudo.</p> <p>La labor inicial para determinar la causa del derrame se ha centrado en la identificación de buques en las proximidades del lugar del derrame de hidrocarburos. Los análisis de los hidrocarburos contaminantes que llevaron a cabo dos laboratorios en Israel demostraron que la sustancia que se encontró en la costa era petróleo crudo, y, según las autoridades, dichos hidrocarburos procedían de un buque tanque, por lo que entraba en la definición de "buque" del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992).</p> <p>Después de recibida la información provista por las autoridades israelíes, el Fondo de 1992 contrató a expertos especializados en el análisis y la identificación de hidrocarburos del petróleo y les pidió que viajaran a Israel para recoger muestras de bolas de alquitrán de distintos sitios para su análisis y que investigaran posibles fuentes de la contaminación. Los análisis y las investigaciones revelaron que la contaminación fue causada por petróleo crudo y que solo pudo haberse originado en un buque tanque que navegaba de paso.</p>

Novedades:	Los cálculos iniciales del coste de las medidas de respuesta al derrame, hasta el momento, se cifran alrededor de los ILS 55 millones (£12,2 millones) ^{<1>} , pero se espera que se generen costes adicionales y reclamaciones por pérdidas económicas. La mayor parte de las operaciones de limpieza finalizaron a mediados de abril de 2021.
	En julio de 2021, el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 decidió que la contaminación que ha afectado al litoral de Israel podría clasificarse como un derrame de una fuente desconocida (denominado "derrame misterioso") y que, como consecuencia, serían aplicables los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992. Por tanto, el Comité Ejecutivo autorizó al Director a pagar indemnización con respecto a este siniestro.
Medidas que se han de adoptar:	<p><u>Comité Ejecutivo del Fondo de 1992</u></p> <p>Se invita al Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 a que tenga a bien:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) tomar nota de la información que figura en el presente documento; y b) girar al Director las instrucciones que se consideren necesarias para la gestión de este siniestro.

1 Resumen del siniestro

Buque	Desconocido
Fecha del siniestro	17.02.2021 (fecha en que los hidrocarburos alcanzaron la costa)
Lugar del siniestro	ZEE de Israel (se presume)
Causa del siniestro	Desconocida (se presume que era crudo de lavado de tanques)
Cantidad de hidrocarburos derramados	Desconocida
Zona afectada	Litoral israelí (unos 170 km) con bolas de alquitrán
Estado de abanderamiento del buque	Desconocido
Arqueo bruto	Desconocido
Asegurador P&I	Desconocido
Límite del CRC	Desconocido
Límite del CRC y del Fondo	203 millones de DEG o ILS 943 024 320 (£209,5 millones) ^{<2>}
Procedimientos judiciales	Hasta la fecha no se ha iniciado ningún procedimiento judicial

<1> El tipo de cambio utilizado en este documento es el que estaba vigente el 30 de junio de 2021, de £1 = ILS 4,5014.

<2> La conversión de 203 millones de DEG al nuevo siclo israelí (ILS) se efectuó sobre la base del valor de esa divisa ante los derechos especiales de giro (DEG) en la fecha de adopción del Acta de las decisiones del Comité Ejecutivo de su 76.^a sesión, es decir, el 23 de julio de 2021 a un tipo de cambio de 1 DEG = ILS 4,645440, lo cual arrojó un monto total disponible para pago de indemnización de ILS 943 024 320 (£209,5 millones).

2 Antecedentes, según información facilitada por las autoridades israelíes

- 2.1 El 17 de febrero, unas bolas de alquitrán llevadas por el mar de una sustancia que se informó que era petróleo crudo^{<3>} comenzaron a depositarse a lo largo de la costa israelí, causando una contaminación de grado medio-pesado a muy ligero (de bolas de alquitrán dispersadas) que afectó en diversos grados a todo el litoral.
- 2.2 Una investigación realizada por el Gobierno israelí llegó a la conclusión que entre el 1 y el 2 de febrero de 2021 se produjo un siniestro de derrame de hidrocarburos en aguas de la zona económica exclusiva (ZEE) de Israel, al oesnoroste de la costa, que fue la causa de la contaminación de su litoral.
- 2.3 La División de Protección del Medio Marino de Israel respondió con arreglo a su Plan Nacional de Contingencias y se encargó de la respuesta general al derrame, recurriendo a las autoridades locales, que se ocuparon de organizar las medidas de respuesta en las playas. Se confió a una compañía la tarea de retirar los desechos de hidrocarburos para su eliminación.
- 2.4 Se efectuaron operaciones de limpieza con la participación de personal de autoridades municipales, departamentos estatales y autoridades encargadas de parajes naturales y parques, así como de voluntarios. En total, colaboraron entre 7 000 y 12 000 personas por día, que fueron organizadas y supervisadas por una organización no gubernamental (ONG) israelí y por las autoridades locales.
- 2.5 La mayor parte de las operaciones de limpieza finalizaron a mediados de abril de 2021, aunque las operaciones de remoción de alquitrán en diversos lugares, sobre todo en las regiones del centro y el norte del país, hasta la frontera norte, continuaron hasta principios del verano. A finales de abril de 2021 se habían recogido y retirado de las playas unas 1 360 toneladas de residuos y desechos de hidrocarburos, que se transportaron a una planta de tratamiento.
- 2.6 Se impuso una veda de pesca y se prohibió el baño en esas aguas apenas se encontraron los depósitos de bolas de alquitrán en la costa. Las restricciones de pesca se levantaron a principios de marzo de 2021, y las prohibiciones de baño, a mediados de marzo de 2021.

3 Reclamaciones de indemnización

- 3.1 Las autoridades israelíes han calculado que, hasta el momento, el coste total de la limpieza del derrame rondaría los ILS 55 millones (£12,2 millones), a saber:
- ILS 30 millones (£6,7 millones) por los costes cubiertos por las autoridades costeras locales;
 - ILS 10 millones (£2,2 millones) por el tratamiento y la eliminación de los desechos;
 - ILS 5 millones (£1,1 millones) por las actividades de vigilancia e investigación marina;
 - ILS 5 millones (£1,1 millones) por las operaciones de supervisión, análisis, inspección y control; y
 - ILS 5 millones (£1,1 millones) por la organización de campañas de voluntarios (operaciones y equipo).
- 3.2 Si bien todavía no se han presentado reclamaciones, se entiende que se están preparando con respecto a los costes generados por las actividades de respuesta, y que se presentarán en un futuro próximo.

<3> De acuerdo con las pruebas realizadas por la Universidad Hebrea de Jerusalén.

- 3.2 Se espera que se presenten más reclamaciones por pérdidas económicas de pescadores, clubes de buceo y otros negocios y proveedores de servicios recreativos que hay en la playa.
- 3.3 El Fondo de 1992 ha contratado a una firma israelí con un largo historial de prestación de ayuda a clubes P&I para que funcione como centro coordinador de este siniestro a fin de que preste asistencia a los posibles reclamantes y para que facilite la presentación y el trámite de las reclamaciones, que se prevé que se presentarán en hebreo. El Fondo de 1992 además ha pedido a una firma de abogados israelí que preste ayuda en todos los aspectos que guarden relación con la legislación nacional. La Secretaría facilitará toda la ayuda necesaria en materia de tecnología de la información.
- 3.5 El Director informará de cualquier novedad relativa a este siniestro en futuras sesiones del Comité Ejecutivo del Fondo de 1992.

4 Aplicabilidad de los Convenios

- 4.1 Israel es Parte en los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992.
- 4.2 El artículo I.1) del CRC de 1992 define "buque" como "toda nave apta para la navegación marítima y todo artefacto flotante en el mar, del tipo que sea, construido o adaptado para el transporte de hidrocarburos a granel como carga, a condición de que el buque en el que se puedan transportar hidrocarburos y otras cargas sea considerado como tal sólo cuando esté efectivamente transportando hidrocarburos a granel como carga y durante cualquier viaje efectuado a continuación de ese transporte a menos que se demuestre que no hay a bordo residuos de los hidrocarburos a granel objeto de dicho transporte".
- 4.3 El artículo I.5) del CRC de 1992 define "hidrocarburos" como "todos los hidrocarburos persistentes de origen mineral, como crudos de petróleo, fueloil, aceite diésel pesado y aceite lubricante, ya se transporten éstos a bordo de un buque como carga o en los depósitos de combustible líquido de ese buque".
- 4.4 En virtud del artículo 4.1 del Convenio del Fondo de 1992,

"el Fondo indemnizará a toda persona que sufra daños ocasionados por contaminación si, de conformidad con lo establecido en el Convenio de Responsabilidad Civil, 1992, esa persona no ha podido obtener una indemnización plena y adecuada de los daños porque:

 - b) el propietario responsable de los daños con arreglo al Convenio de Responsabilidad Civil, 1992, sea financieramente insolvente para dar pleno cumplimiento a sus obligaciones y la garantía financiera provista en virtud del artículo VII de dicho Convenio no cubra las reclamaciones de indemnización de los daños, o sea insuficiente para satisfacerlas; el propietario será considerado financieramente insolvente para dar cumplimiento a sus obligaciones y la garantía financiera será considerada insuficiente si la persona que sufre los daños no ha podido obtener como reparación la cuantía íntegra de la indemnización a que tenga derecho en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil, 1992, después de haber tomado todas las medidas razonables para ejercer los recursos legales de que disponga".
- 4.5 En su sesión de octubre de 2002, el Comité Ejecutivo refrendó la interpretación que hizo el Director del Convenio del Fondo de 1992, según la cual el Convenio del Fondo de 1991 también se aplicaba a derrames de hidrocarburos persistentes incluso si no era posible identificar el buque del que provenían los hidrocarburos, siempre que se demostrara a satisfacción del Fondo de 1992 –o, en el

caso de una disputa, a satisfacción de un tribunal competente— que los hidrocarburos provenían de un buque que entraba en la definición del CRC de 1992 (92FUND/EXC.18/14, párrafo 3.12.13).

4.6 Consideraciones del Comité Ejecutivo del Fondo de 1992

- 4.6.1 En julio de 2021 el Comité Ejecutivo decidió que la contaminación que ha afectado a la costa de Israel podría clasificarse como un derrame de una fuente desconocida (denominado "derrame misterioso") y que, como consecuencia, los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992 se aplicarían a este siniestro.
- 4.6.2 Por tanto, autorizó al Director a concertar y a hacer efectivo el pago de reclamaciones de indemnización derivadas de este siniestro siempre que no susciten cuestiones de principio que el Comité Ejecutivo no haya resuelto previamente.
- 4.6.3 La cuantía total de indemnización disponible para este siniestro es de 203 millones de DEG. De conformidad con el artículo 4.4 e) del Convenio del Fondo de 1992, esta cuantía será convertida en moneda nacional utilizando como base el valor que tenga la moneda de que se trate en relación con el derecho especial de giro en la fecha de la decisión de la Asamblea del Fondo de 1992 acerca de la primera fecha de pago de indemnización. El valor del nuevo siclo israelí frente a los DEG en la fecha de adopción del Acta de las decisiones del Comité Ejecutivo de su 76.^a sesión, el 23 de julio de 2021, era de 1 DEG = ILS 4,645440. Por consiguiente, la cuantía disponible para el pago de indemnización en relación con este siniestro es de ILS 943 024 320 (£209,5 millones).

5 Investigaciones de la causa del siniestro

Investigación de la causa del siniestro por las autoridades israelíes

- 5.1 Las autoridades israelíes comenzaron a buscar la fuente del derrame y en un principio limitaron la búsqueda a 10 buques, descartando para ello los buques que claramente no se encontraban en las proximidades del lugar en que se originó el derrame. Posteriormente, cuando pareció que el derrame había ocurrido antes del 11 de febrero y probablemente alrededor del 5 de febrero (después de observar imágenes de satélite y utilizar un modelo de un derrame de hidrocarburos), el círculo de los buques sospechosos se amplió a 39 buques, para seguidamente reducirse a buques tanque solamente, debido a que los resultados del análisis de laboratorio de las bolas de alquitrán indicaban que se trataba de petróleo crudo.
- 5.2 Las autoridades examinaron datos del sistema de identificación automática (SIA) e imágenes de satélite, que indicaban que el único navío que se había identificado en la zona cerca de la hora estimada del siniestro era el *MT Emerald* (arqueo bruto de 62 247), un buque tanque de pabellón panameño registrado en las Islas Marshall.
- 5.3 Las autoridades israelíes señalaron que no había ninguna otra fuente de petróleo crudo en la ZEE israelí ni ningún oleoducto en tierra que pudiera ser una posible fuente de hidrocarburos en el lugar indicado.
- 5.4 Las autoridades israelíes recogieron muestras de los hidrocarburos derramados que fueron analizadas por el Instituto de Energía y Medio Ambiente de Israel y por la Universidad Hebrea de Jerusalén. Los resultados indicaron que los hidrocarburos derramados eran petróleo crudo.

Investigaciones de la causa del siniestro por el Fondo de 1992

- 5.5 En marzo de 2021, el Fondo de 1992 contrató a expertos especializados en análisis e identificación de hidrocarburos del petróleo y envió a uno de ellos a Israel a que recogiera muestras de bolas de alquitrán de distintos sitios para su análisis. Las muestras recogidas se analizaron en un laboratorio en el Reino Unido. A falta de una muestra de referencia de los hidrocarburos originales, las autoridades israelíes proporcionaron más muestras recogidas unas tres semanas antes de la visita del experto para fines comparativos.
- 5.6 Sobre la base de una variedad de procedimientos analíticos y consultas exhaustivas de bibliografía, la investigación llegó a las siguientes conclusiones:
- Se descubrió que tanto las muestras recogidas por los expertos del Fondo como las enviadas por el Gobierno de Israel para fines comparativos han procedido de un solo material original.
 - Las pruebas analíticas demostraron que los hidrocarburos originales de este siniestro de contaminación eran petróleo crudo que, debido a su composición química, muy probablemente procedieran de la limpieza de los tanques de carga de un petrolero para crudos^{<3>}.
 - Respecto de la composición de los hidrocarburos, las pruebas analíticas disponibles no pudieron vincular de forma directa el origen de estos al buque que estaba bajo sospecha de las autoridades israelíes de haber causado la contaminación (el *MT Emerald*) entre el 1 y el 2 de febrero de 2021. Sin embargo, de acuerdo con la naturaleza de los hidrocarburos, era posible que hubieran procedido de una descarga de petróleo crudo del lavado de un buque tanque a principios de febrero de 2021.

6 Medidas que se han de adoptarComité Ejecutivo del Fondo de 1992

Se invita al Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 a que tenga a bien:

- a) tomar nota de la información que figura en el presente documento; y
- b) girar al Director las instrucciones que se consideren necesarias para la gestión de este siniestro.

<3> El lavado con crudos es un sistema por el que los tanques de carga de los buques tanque se limpian entre los distintos viajes no con agua, en general, sino con crudos de hidrocarburos, es decir, con la propia carga. La acción disolvente del petróleo crudo hace que el proceso de limpieza sea mucho más eficaz que cuando se utiliza agua.