



**FONDO INTERNACIONAL
DE INDEMNIZACIÓN DE
DAÑOS DEBIDOS A LA
CONTAMINACIÓN POR
HIDROCARBUROS 1992**

COMITÉ EJECUTIVO
9ª sesión
Punto 3 del orden del día

92FUND/EXC.9/5
10 octubre 2000
Original: INGLÉS

SINIESTROS QUE AFECTAN AL FONDO DE 1992

MARY ANNE

Nota del Director

Resumen

El *Mary Anne* se hundió a la entrada de la Bahía de Manila, derramando una cantidad desconocida de fueloil intermedio. El asegurador del propietario del buque ha liquidado reclamaciones respecto a la extracción de hidrocarburos y limpieza por £1,1 millones. Una compañía local de salvamento y remolque ha presentado una reclamación contra el propietario del buque y su asegurador por £730 000 que ha sido objeto de procedimientos judiciales. El asegurador ha mantenido que el propietario del buque estaba en contravención de la póliza de seguro y ha indicado que puede solicitar al propietario del buque y al Fondo de 1992 que le reintegren las sumas abonadas en concepto de indemnización.

Medidas que han de adoptarse: Tomar nota de lo informado.

1 El siniestro

- 1.1 El 22 de julio de 1999 la gabarra autopropulsada de navegación marítima *Mary Anne* (465 AB), matriculada en las Filipinas, en travesía de la Bahía de Subic a Manila (Filipinas), quedó anegada durante fuertes vientos y marejada y se hundió en aproximadamente 60 metros de agua junto al puerto de Mariveles a la entrada de la Bahía de Manila. Se comunicó que la gabarra transportaba una carga de 711 toneladas de fueloil intermedio, así como unas 2,5 toneladas de combustible de gasoil. De los restos del naufragio se escaparon hidrocarburos continuamente durante varios días, pero el 29 de julio de 1999 el escape era sólo de una a cinco toneladas por día y gran parte de los hidrocarburos que subían a la superficie se dispersaban de modo natural. Al parecer cierta cantidad de hidrocarburos del *Mary Anne* alcanzó las orillas vecinas al Puerto de Mariveles y de dos islas a la entrada de la Bahía de Manila.

- 1.2 El *Mary Anne* estaba asegurado por la Terra Nova Insurance Company Limited (Terra Nova). La mayoría de los buques se inscriben tradicionalmente en Asociaciones de Protección e Indemnización (Clubes P & I) que son mutuas de seguros. Terra Nova no es un asegurador de este tipo sino una compañía de seguros tradicional que cubre riesgos de P & I a primas fijas.
- 1.3 La cooperación del Fondo de 1992 con los Clubes P & I respecto a la tramitación de siniestros se rige por un Memorando de Entendimiento suscrito en 1985 por el Fondo de 1971 y el Grupo Internacional de Clubes P & I, que se hizo extensivo en 1996 para que se aplicase también al Fondo de 1992. Como la Terra Nova no es miembro del Grupo Internacional, el Memorando no se aplica en este caso. El Director propuso que la Terra Nova y el Fondo de 1992 cooperasen con arreglo al Memorando, lo que había sido el caso en el pasado con respecto a los siniestros que afectaron a los Clubes P & I fuera del Grupo Internacional, pero la propuesta no fue aceptada por Terra Nova. Sin embargo, se acordó que el Fondo de 1992 recibiese copias de los informes del experto de la Federación Internacional Anticontaminación de Armadores de Buques Tanque (ITOPF) que asistió al lugar del siniestro en nombre de Terra Nova para vigilar operaciones y dispensar asesoramiento respecto a operaciones de limpieza.

2 Operaciones de limpieza y otras medidas preventivas

- 2.1 Las operaciones de limpieza fueron emprendidas bajo la dirección de la Guardia Costera de Filipinas. El propietario del buque designó una compañía de salvamento local para facilitar servicios de respuesta a derrames de hidrocarburos. La respuesta en el mar se basó en la aspersión de dispersantes desde remolcadores. La limpieza en la orilla supuso la recogida manual de los hidrocarburos y desechos oleosos por mano de obra local contratada por los municipios.
- 2.2 La Terra Nova contrató una compañía de salvamento internacional para trabajar en colaboración con un salvador local, con el fin de localizar los restos del naufragio y taponar las fugas que hubiese, antes de retirar los hidrocarburos restantes a bordo. Las operaciones fueron al principio obstaculizadas por el mal tiempo, pero los reconocimientos de los restos del naufragio por los buzos y la obturación de respiraderos y otras aberturas quedaron concluidos al final de agosto. Las inspecciones de los buzos indicaron que no quedaban hidrocarburos en ninguno de los tanques de carga. Las inspecciones indicaron también que los tanques de combustible estaban exentos de hidrocarburos.

3 Reclamaciones de indemnización

- 3.1 Al 10 de octubre de 2000 la Terra Nova había incurrido en gastos de aproximadamente US\$1,6 millones (£1,1 millones) respecto al contrato de remoción de hidrocarburos y las operaciones de limpieza.
- 3.2 Una compañía local de salvamento y remolque ha presentado una reclamación contra el propietario del buque de US\$1,1 millones (£730 000) respecto a operaciones de limpieza. Se tiene entendido que esta reclamación no ha sido pagada y que el propietario del buque no tiene fondos y en realidad se encuentra en liquidación voluntaria. La Terra Nova ha informado al Fondo de 1992 que no hay otras reclamaciones pendientes derivadas del siniestro.
- 3.3 La Terra Nova no ha consultado al Fondo de 1992 sobre la liquidación de las reclamaciones a que se refiere el párrafo 3.1.
- 3.4 La cuantía de limitación aplicable al *Mary Anne* es de 3 millones de DEG (£2,5 millones). Es, por consiguiente, poco probable que la cuantía total de las reclamaciones reconocidas exceda de la cuantía de indemnización disponible en virtud del Convenio de responsabilidad civil de 1992. Sin embargo, la Terra Nova ha informado al Fondo de 1992 que el propietario del buque está en contravención de la póliza de seguros con respecto a la nave por razón de que éste era explotado de forma imprudente y que la tripulación era gravemente incompetente. En particular, la Terra Nova ha mantenido que, sobre la base de los reconocimientos por los buzos de los restos del

naufragio, no había indicios de daños al casco de la nave que pudieran haber causado el hundimiento, los tragaluz de la sala de máquinas estaban abiertas y no tenían cristal, y la sala de máquinas y la cámara de bombas habían sido modificadas de tal manera que no había mamparo hermético entre los dos espacios.

- 3.5 La Terra Nova ha informado al Fondo de 1992 que puede solicitar al propietario del buque y al Fondo de 1992 que le reintegre las sumas que ha abonado a los demandantes.

4 Procedimientos judiciales

- 4.1 La compañía local de salvamento y remolque a que se refiere el párrafo 3.2 ha comenzado procedimientos judiciales contra el propietario del buque y la Terra Nova en un Tribunal de Manila con respecto a su reclamación de US\$1,1 millones (£730 000).
- 4.2 La Terra Nova se ha mostrado disconforme con la reclamación basándose en las excepciones enunciadas en la póliza de seguros por las razones referidas en el párrafo 3.4. La Terra Nova ha insistido en tener derecho a recobrar del propietario del buque y/o el Fondo de 1992 las sumas pagadas por ella en concepto de indemnización.
- 4.3 La Terra Nova ha solicitado al Fondo de 1992 que refrendase su acción y reconociese su reclamación potencial contra el Fondo. El Director ha informado a la Terra Nova que el Fondo ni refrenda la acción ni reconoce ninguna reclamación potencial de la Terra Nova por reembolso contra el Fondo, puesto que la cuantía total de las reclamaciones queda muy por debajo de la cuantía de limitación aplicable al *Mary Anne*.

5 Medidas que ha de adoptar el Comité Ejecutivo

Se invita al Comité Ejecutivo a:

- (a) tomar nota de la información que consta en el presente documento; y
 - (b) dar al Director las instrucciones que estime apropiadas respecto a este siniestro.
-