



SINIESTROS QUE AFECTAN AL FONDO DE 1992

SINIESTRO EN SUECIA

Nota del Director

Resumen:

Varias islas suecas del Mar Báltico fueron contaminadas en septiembre de 2000. Investigaciones posteriores de las autoridades suecas indicaron que los hidrocarburos podían haber sido descargados del buque tanque *Alambra* durante una travesía en lastre a Tallinn, Estonia. El propietario del *Alambra* y su asegurador sostienen que los hidrocarburos no procedían de ese buque.

El Gobierno sueco ha entablado una acción judicial contra el propietario del buque y el asegurador reclamando indemnización por los costes de las operaciones de limpieza en una cuantía total de SEKr5,2 millones (£405 000). El Gobierno ha entablado también una acción judicial contra el Fondo de 1992 sosteniendo que este último sería responsable de indemnizarle en caso de que ni el propietario del buque ni el asegurador fuesen considerados responsables de pagar la indemnización. El propietario del buque y su asegurador han presentado pruebas científicas que, en su opinión, demuestran que la contaminación no puede proceder del *Alambra*. Las autoridades suecas han presentado, a su vez, pruebas científicas, que, en opinión del Director, demuestran que el *Alambra* constituye la más probable fuente de la contaminación.

Medidas que han de adoptarse:

Impartir instrucciones con respecto a la acción judicial contra el Fondo de 1992.

1 El siniestro

- 1.1 Entre el 22 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. La Guardia Costera sueca, el Servicio de Rescate sueco y las autoridades locales emprendieron operaciones de limpieza, cuyo resultado fue la recogida de unos 20 m³ de hidrocarburos del mar y de la costa.
- 1.2 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 la Guardia Costera, los resultados de los análisis de muestras de hidrocarburos de las islas contaminadas corresponden con los de muestras tomadas del *Alambra*.

- 1.3 El *Alambra* estaba inscrito en la London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Ltd. (London Club). El propietario del buque y el London Club sostienen que los hidrocarburos no procedían del *Alambra*.
- 1.4 La cuantía de limitación aplicable al *Alambra* conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 es de 32 684 760 DEG (£27,6 millones).

2 Reclamaciones de indemnización

- 2.1 La Guardia Costera incurrió en costes por operaciones de limpieza de un total de SEK1,1 millones (£83 000). El Servicio de Rescate, junto con las autoridades locales, incurrieron en costes por operaciones de limpieza de un total de SEK4,1 millones (£310 000). La cuantía total de las reclamaciones sería, por tanto, muy inferior a la cuantía de limitación aplicable al *Alambra*.
- 2.2 Las autoridades suecas informaron al Director que pensaban presentar sus reclamaciones de indemnización al propietario del buque. Indicaron además que, en caso de que no consiguieran recibir indemnización del propietario, considerarían promover reclamaciones contra el Fondo de 1992. No obstante, a fin de poder obtener indemnización del Fondo de 1992 en estas circunstancias, las autoridades tendrían que probar que los daños resultaron de un siniestro en que interviene un buque tal como se define en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992.
- 2.3 Las autoridades suecas comunicaron al Fondo de 1992 los resultados de un análisis de muestras de hidrocarburos transportados a bordo del *Alambra* y de muestras de hidrocarburos hallados en varias islas suecas que había efectuado el Laboratorio sueco de análisis forense. El Director ha examinado los resultados de los análisis y está de acuerdo con la conclusión de las autoridades de que las muestras de contaminación corresponden exactamente a las tomadas del *Alambra*.

3 Imposición de multa al propietario del buque

- 3.1 La Guardia Costera sueca impuso una multa por contaminación de las aguas de SEK439 000 (£34 000) al propietario del *Alambra* en virtud de la Ley de 1980 sobre Medidas contra la contaminación procedente de los buques.
- 3.2 El propietario del buque apeló contra esa decisión ante el Tribunal de distrito de Estocolmo. Solicitó a ese Tribunal que revocase la decisión de la Guardia Costera alegando que las autoridades suecas carecían de competencia para imponer una multa por contaminación de aguas en este caso, dado que la supuesta descarga había sido realizada por un buque extranjero y había tenido lugar en la Zona Económica Exclusiva (ZEE) de Suecia, y la multa se impuso después de que el *Alambra* hubiera abandonado esa zona. El propietario solicitó además por vía subsidiaria que se desestimase la causa puesto que no se había producido ninguna descarga de hidrocarburos desde el *Alambra*.
- 3.3 En una decisión pronunciada el 31 de 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 carecer las autoridades suecas de competencia 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.
- 3.4 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 contra esta decisión y en mayo de 2003 el Tribunal Supremo le acordó el derecho a entablar la acción ante él.
- 3.5 El Tribunal Supremo ha dictaminado que la Guardia Costera sueca sí tiene jurisdicción para imponer una multa por contaminación de aguas del mar a un buque de pabellón extranjero que contamine en las aguas de la ZEE de Suecia, y que así sería además sin un registro del buque ni la

detención del mismo en aguas de la ZEE de Suecia o en las aguas jurisdiccionales de dicho país. El Tribunal Supremo dictaminó ulteriormente que el ejercicio de las competencias atinentes a tales aguas jurisdiccionales no contraviene las obligaciones de Suecia en el marco internacional.

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

- 4.1 El 19 de septiembre de 2003 el Gobierno sueco 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 de los costes de limpieza en una cuantía de SEKr5 260 364 (£405 000). 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 el Fondo. El Gobierno invocó la responsabilidad que tenía el Fondo de 1992 de indemnizarle en el caso de que ni el propietario del buque ni el London Club fuesen considerados responsables de pagar la indemnización.
- 4.2 El Fondo de 1992 presentó su respuesta ante el Tribunal en octubre de 2003 y pidió que se interrumpiera la acción judicial en su contra hasta que se pronunciara la sentencia relativa a la acción judicial contra el propietario del buque y su asegurador. El Fondo puso en conocimiento del Tribunal que compartía el parecer del Gobierno de Suecia de que la contaminación por hidrocarburos procedía del *Alambra*.
- 4.3 El Tribunal de distrito sentenció que la acción judicial contra el Fondo debía interrumpirse hasta después de haber tenido lugar la vista contra el propietario del buque y el London Club.
- 4.4 Tanto el propietario del buque como el London Club han presentado recursos en los que se rechaza la reclamación del Gobierno y en los que se sostiene que no se ha presentado evidencia alguna que demuestre que los hidrocarburos que contaminaron las islas procedían del *Alambra*. Presentaron también a consideración pruebas de peritos de la Universidad Heriot Watt y de AEA Technology del Reino Unido, quienes habían realizado un análisis comparativo de las muestras de hidrocarburos tomadas de la costa sueca y del *Alambra*. Dichos peritos expusieron su postura por la que consideraban erróneas las conclusiones a las que había llegado el Laboratorio sueco de análisis forense de que las muestras tomadas del buque correspondían a las tomadas del Tribunal sueco. Los peritos adujeron que las muestras tomadas del buque y de la zona contaminada exponían diferencias en la distribución relativa de un grupo de hidrocarburos aromáticos policíclicos (HAP) y que las muestras tomadas del buque presentaban un grupo de HAP característico del fueloil que no se encontraba presente en las muestras tomadas de la contaminación. Los peritos concluyeron que las muestras tomadas de la contaminación exhibían las características propias del crudo, mientras que las tomadas del buque eran más representativas de una mezcla de crudo y fueloil.
- 4.5 Las autoridades suecas alegaron que las muestras de hidrocarburos tomadas de la zona contaminada y las tomadas del buque son muy similares en su distribución de los HAP y que la ausencia de la característica HAP del fueloil en las muestras de la contaminación podría explicarse por la acción de la intemperie en los hidrocarburos tras su descarga. Las autoridades han aducido ulteriormente que si las muestras tomadas de la zona contaminada hubieran sido de crudo y las tomadas del buque lo hubieran sido de una mezcla de crudo y fueloil, las diferencias entre los dos hidrocarburos hubieran sido mucho más notables y numerosas que las puestas de manifiesto por el análisis.
- 4.6 El Director ha examinado la evidencia presentada por el propietario del buque y el London Club, y la presentada por las autoridades de Suecia. Considera que las diferencias en los perfiles de los hidrocarburos de las muestras de la contaminación y del buque son nimias y que probablemente se deben a fluctuaciones en métodos e instrumentos y que no constituyen una indicación de diferencia alguna entre las muestras. El Director sostiene también que los perfiles que exhiben ambos hidrocarburos, el de la contaminación y el del buque, señalan firmemente que corresponden a crudo y no a fueloil. Su conclusión general es que no hay base alguna para disputar las

conclusiones a las que llegaron las autoridades suecas de que las muestras de hidrocarburos tomadas de la zona contaminada proceden del *Alambra*.

5 Medidas que ha de adoptar el Comité Ejecutivo

Se invita al Comité Ejecutivo a que tenga a bien:

- a) Tomar nota de la información que consta en el presente documento; e
 - b) Impartir al Director las instrucciones que considere adecuadas respecto de este siniestro.
-