



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

COMITÉ EJECUTIVO  
28ª sesión  
Punto 3 del orden del día

92FUND/EXC.28/2  
18 febrero 2005  
Original: INGLÉS

## SINIESTROS QUE AFECTAN AL FONDO DE 1992

### SINIESTRO EN ALEMANIA

#### Nota del Director

**Resumen:**

El propietario del *Kuzbass* y su aseguradora han apelado contra la sentencia del Tribunal de primera instancia que halló que el *Kuzbass* era la fuente de la contaminación que afectó a la costa de Alemania en 1996. En una audiencia en diciembre de 2004, el Tribunal de Apelación declaró que, basándose en las pruebas presentadas hasta la fecha, las perspectivas del propietario del buque/asegurador eran considerablemente mejores que las del Gobierno alemán. El Tribunal recomendó decididamente que las partes lograsen una transacción extrajudicial.

**Medida que ha de adoptarse:**

Considerar si el Fondo de 1992 debe concertar una transacción extrajudicial con el Gobierno alemán y el propietario del buque/asegurador.

#### **1 El siniestro**

- 1.1 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.
- 1.2 Investigaciones de las autoridades alemanas revelaron que el buque tanque ruso *Kuzbass* (88 692 TRB) había descargado crudos libios en el puerto de Wilhelmshaven el 11 de junio de 1996. Según las autoridades alemanas, quedaron a bordo unos 46 m<sup>3</sup> de hidrocarburos que no pudieron ser descargados por las bombas del buque.
- 1.3 Las autoridades alemanas se dirigieron al propietario del *Kuzbass* y le 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 P & I, la West of England Ship Owners' Mutual Insurance Association (Luxembourg) (West of England Club), informaron a las autoridades que negaban toda responsabilidad por el derrame.

#### **2 Intervención del Fondo de 1992**

- 2.1 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.
- 2.2 La cuantía de limitación aplicable al *Kuzbass* conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 se estima aproximadamente en 38 millones de DEG (£30,7 millones).

### 3 Acciones judiciales

- 3.1 En julio de 1998, la República Federal de Alemania entabló acciones judiciales en el Tribunal de primera instancia de Flensburg 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 (£900 000). La reclamación se aumentó posteriormente a €1,4 millones (£968 000) más intereses.
- 3.2 En noviembre de 1998 se notificaron las acciones judiciales al Fondo de 1992. En agosto de 1999, el Fondo de 1992 intervino en el proceso a fin de proteger sus intereses.
- 3.3 A fin de impedir que prescribieran sus reclamaciones contra el Fondo al vencer el plazo de seis años a partir de la fecha del siniestro, las autoridades alemanas entablaron acción judicial contra el Fondo de 1992 en junio de 2002. El Fondo de 1992 solicitó al Tribunal la suspensión de la instancia con respecto a esta acción, en espera del resultado de la acción de las autoridades alemanas contra el propietario del buque y el West of England Club. El Tribunal concedió la suspensión de la instancia en noviembre de 2002.
- 3.4 El propietario del *Kuzbass* y el West of England Club presentaron alegatos al Tribunal. La postura adoptada por el propietario y el Club se resume a continuación.

Los análisis químicos facilitados por las autoridades alemanas han indicado sólo que los hidrocarburos transportados en el *Kuzbass* y los hidrocarburos encontrados en tierra eran ambos originarios de Libia, sin manifestar que la composición química de los mismos era idéntica. Los análisis químicos llevados a cabo en nombre del propietario del buque y del Club demostraron, sin embargo, que los hidrocarburos no eran idénticos. En particular, estos últimos análisis demostraron que, si bien ambos hidrocarburos eran de origen libio, los hidrocarburos transportados por el *Kuzbass* eran crudos libios Brega, en tanto que los hidrocarburos contaminantes no lo eran.

Con respecto a la cuestión de si la contaminación por hidrocarburos pudiera haber sido causada por el lavado de los tanques del *Kuzbass*, normalmente el lavado de tanques se llevaría a cabo sólo en casos excepcionales, a saber si un tanque debía ser reparado o si se había de colocar a bordo otra carga que no debiese entrar en contacto con los residuos de la carga transportada en una travesía anterior. En el caso del *Kuzbass*, este buque tanque se dirigía al Mediterráneo a cargar petróleo crudo, y las condiciones de los tanques eran tales que no exigían lavado. Además, no habría sido técnicamente posible limpiar los tanques y extraer mediante bombeo los hidrocarburos que quedaban a bordo, ni hubiera habido tiempo suficiente para ello.

En el período comprendido entre las 18:30 horas del 12 de junio de 1996 y las 19:00 horas del 13 de junio de 1996, el *Kuzbass* estaba fondeado para efectuar reparaciones en el sistema de enfriamiento del buque.

La ruta seguida por el *Kuzbass* era distante de las zonas donde se suponía que habían sido descargados en el mar los hidrocarburos que causaron la contaminación. Se han facilitado las cartas de navegación marina originales rusas y el cuaderno de bitácora del buque, así como copia del cuaderno de derrota, en apoyo de esta postura.

En cuanto a los datos facilitados por los Servicios de Información Marítima del Lloyd's indicando que no había otros movimientos de petroleros con crudos libios a bordo en junio de 1996 en la zona en cuestión, los informes de dichos Servicios de Información Marítima del Lloyd's abarcan solamente buques tanque cargados, y no facilitan información alguna sobre los movimientos de buques tanque sin carga, que son los que tienen mayor probabilidad de efectuar el lavado de tanques.

3.5 El propietario del buque y el West of England Club se han referido también a los resultados de la investigación de la policía alemana y del fiscal público italiano <sup><1></sup>, los cuales, según el propietario y el Club, no han hallado ninguna prueba válida para apoyar la acusación contra el *Kuzbass*.

3.6 En su respuesta al Tribunal, las autoridades alemanas han señalado los puntos siguientes:

El *Kuzbass* había transportado petróleo crudo libio. Los análisis de las muestras de los hidrocarburos en las playas contaminadas habían dejado sentado que estos hidrocarburos eran también crudos libios. El *Kuzbass* era el único petrolero que pasaba por el Mar del Norte hacia la Bahía de Heligoland en junio de 1996. Existían pruebas a primera vista de que la contaminación sólo podía haber sido causada por el *Kuzbass*. El análisis llevado a cabo en nombre del propietario del buque y el Club no rebatía estas pruebas a primera vista. Era insostenible la afirmación del propietario del buque y el Club de que no eran idénticos los dos hidrocarburos, sobre la base de las normas científicas actuales. El *Kuzbass* tenía una fuga entre un tanque de decantación y un tanque de carga. Ya no se sostenía que la contaminación de hidrocarburos fue causada por el lavado de un solo tanque, sino que la contaminación fue causada por la descarga de lavazas. Hay que suponer, por tanto, que en un viaje cargado anterior se había infiltrado carga de petróleo crudo al tanque de decantación, que ya contenía lavazas originadas en lavados de tanques anteriores, dando como resultado una mezcla de lavazas altamente enriquecidas con petróleo crudo. El *Kuzbass* había descargado entonces esta mezcla en el viaje de Cuxhaven al Mediterráneo.

3.7 El Tribunal designó un perito para examinar los indicios en cuanto al origen de los hidrocarburos, y en particular si las muestras de la mezcla de hidrocarburos y arena contenían residuos de lavado de tanques y/o residuos de lavazas, y si los residuos se originaron del petróleo crudo libio Brega. El perito concluyó que las muestras en cuestión contenían sin duda alguna residuos de petróleo crudo típicos de los hallados en los lavados de tanques (lavazas) de petroleros. Afirmó que no había indicios de fangos en las muestras. El perito expresó el parecer de que la cantidad de petróleo recuperado (es decir varios cientos de toneladas) descartaba que los fangos de hidrocarburos hubiesen contribuido a la contaminación. Sobre la base del examen efectuado por el Organismo Federal Marítimo e Hidrográfico, los hidrocarburos en cuestión eran, en su opinión, sin duda alguna petróleo crudo libio, pero no era posible relacionar este petróleo con un pozo concreto. El experto manifestó asimismo que no era posible determinar si la contaminación fue causada por la carga transportada por el *Kuzbass* sin tener acceso a muestras tomadas de su tanque de decantación.

3.8 El Director concordó con la conclusión del perito. No obstante, tras estudiar los datos analíticos presentados por el Organismo Federal Marítimo e Hidrográfico, en particular los espectrogramas de masas de las muestras de contaminación, observó que había una correspondencia notable con el crudo libio Es Sider y no con el crudo libio El Brega, siendo este último el petróleo que transportó el *Kuzbass* en la travesía inmediatamente anterior al supuesto delito de contaminación. De acuerdo al calendario de exportaciones de crudo libio facilitado por los Servicios de Información Marítima del Lloyd's, antes de transportar la carga de crudo El Brega a Willhemshaven, el *Kuzbass* había transportado dos cargas de crudo Es Sider (cargado el 14 de febrero y el 28 de marzo de 1996) y una carga de crudo Ras Lanuf (cargado el 22 de febrero de 1996). Si el *Kuzbass* hubiese sido la fuente de la contaminación, y si ésta se hubiese debido a la descarga por la borda de lavazas acumuladas durante varias travesías, esto podría explicar, en opinión del Director, porqué los espectrogramas de masas de las muestras de contaminación se parecían más a los espectrogramas de masas del crudo Es Sider. Basándose en las pruebas presentadas por las autoridades alemanas, el Director consideró que la contaminación fue causada por una descarga de petróleo crudo muy parecido al crudo Es Sider procedente de un buque tanque, y que el *Kuzbass* fue la fuente de contaminación más probable.

---

<1> Un siguiente puerto de descarga del cargamento estaba en Italia.

- 3.9 En diciembre de 2002, el Tribunal 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 las autoridades alemanas no habían dado pruebas concluyentes de que el *Kuzbass* era el buque responsable, pero 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 fuese definitiva la sentencia sobre la cuestión de la responsabilidad.
- 3.10 El propietario del buque y el West of England Club han apelado contra la sentencia. En la apelación argumentaron que el Tribunal de primera instancia siguió procedimientos incorrectos e irregulares en el sentido de que partes esenciales de las actas de la audiencia en diciembre de 2002 no recogen como es debido las declaraciones hechas en dicha audiencia. Los apelantes han sostenido además que el Tribunal escuchó el testimonio de la Fiscalía General del Estado en relación con la investigación criminal sin una providencia del Tribunal y sin darles la oportunidad de comentar ese testimonio.
- 3.11 El aspecto fundamental de los motivos de la apelación por parte de los apelantes era 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 procedían 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.
- 3.12 Las autoridades alemanas presentaron una declaración de respuesta a los motivos que tenían los apelantes para apelar, 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.
- 3.13 En enero de 2004, el Fondo presentó también una declaración de respuesta, que en gran medida seguía las líneas generales de la de las autoridades alemanas.
- 3.14 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 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 declaró que, basándose en las pruebas presentadas hasta la fecha, 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 (£85 000) y que las costas 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.
- 3.15 En febrero de 2005, el Tribunal de Apelación ordenó la continuación de la causa y fijó la fecha de la próxima audiencia para el 6 de abril de 2005. El Tribunal llamará a declarar, por cuenta de los receptores, a dos testigos que habían atendido al *Kuzbass* en el momento de la descarga de hidrocarburos en Wilhelmshaven el 11 de junio de 1996.
- 3.16 A principios de febrero de 2005, 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.
- 3.17 El Director presentará en la sesión una propuesta de posible transacción extrajudicial entre el Gobierno alemán, el propietario del buque, el West of England Club y el Fondo de 1992.

**4 Medidas que ha de adoptar el Comité Ejecutivo**

Se invita al Comité Ejecutivo a que:

- a) Tenga a bien tomar nota de la información facilitada en este documento; y
  - b) considere si el Fondo de 1992 debe concertar una transacción extrajudicial con el Gobierno alemán y el propietario del buque/West of England Club.
-