



## 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 de que el propietario del buque o su asegurador prosperasen en la apelación eran considerablemente mejores que las del Gobierno alemán. El Tribunal recomendó encarecidamente que las partes llegaran a una transacción extrajudicial, de resultas de lo cual el propietario del buque y su aseguradora presentaron una propuesta según la cual ellos pagarían el 18% y el Fondo el 82% de las pérdidas demostradas.

En su sesión de marzo de 2005, el Comité Ejecutivo autorizó al Director a buscar una transacción extrajudicial con las demás partes implicadas y a concluir tal transacción en nombre del Fondo de 1992, a condición de que la cuantía que debía pagar el propietario del buque o su aseguradora se incrementase por encima del 18%. El propietario del buque y su aseguradora han ofrecido ulteriormente aumentar su contribución al 20%. Las autoridades alemanas han efectuado una evaluación preliminar de la reclamación.

**Medida que ha de adoptarse:**

Tomar nota de la información.

### 1 El siniestro

- 1.1 Entre el 20 de junio y el 10 de julio de 1996, unos 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 Las investigaciones de las autoridades alemanas revelaron que el buque tanque ruso *Kuzbass* (88 692 AB) había descargado crudos libios en el puerto de Wilhelmshaven el 11 de junio de 1996. Según las autoridades alemanas, quedaban a bordo unos 46 m<sup>3</sup> de hidrocarburos que no podían ser descargados mediante las bombas del buque.

- 1.3 Las autoridades alemanas se dirigieron al propietario del *Kuzbass* y le pidieron que aceptase la responsabilidad de la contaminación por hidrocarburos. Declararon que, si no aceptaba, entablarían una acción judicial contra él. El propietario del buque y su aseguradora 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 recuperar el coste de las operaciones de limpieza del propietario del *Kuzbass* y su aseguradora, 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 (£890 000).
- 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 Para evitar que prescribiesen 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 obtuvo del Tribunal la suspensión de la instancia con respecto a esta acción, en espera del resultado de la acción incoada por las autoridades alemanas contra el propietario del buque y el West of England Club.
- 3.4 En diciembre de 2002, el Tribunal de primera instancia 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 proporcionado pruebas concluyentes de que el *Kuzbass* fuese 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.
- 3.5 El propietario del buque y el West of England Club apelaron contra la sentencia. En la apelación argumentaron que el Tribunal de primera instancia siguió procedimientos incorrectos e irregulares ya que partes esenciales de las actas de la audiencia en diciembre de 2002 no recogían como es debido las declaraciones hechas en dicha audiencia. Los apelantes sostuvieron además que el Tribunal escuchó el testimonio de la fiscalía general del estado en relación con la investigación criminal sin providencia del tribunal y sin darles la oportunidad de comentar ese testimonio.
- 3.6 Los principales motivos de apelación por parte de los apelantes eran 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 periodo en cuestión que habían transportado anteriormente cargas de crudo libio y que, por tanto, podían haber causado la contaminación.
- 3.7 Las autoridades alemanas presentaron una declaración de respuesta a los motivos de apelación que reiteraba las pruebas circunstanciales que habían llevado al Tribunal de primera instancia a concluir

que el *Kuzbass* era la fuente de la contaminación y abordaba asimismo los puntos suscitados por los apelantes en su apelación.

- 3.8 En enero de 2004, el Fondo presentó también una declaración de respuesta, que seguía en gran medida las líneas generales de la de las autoridades alemanas.
- 3.9 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 otros buques como fuentes posibles 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 de Apelación declaró que, basándose en la documentación presentada hasta la fecha, las perspectivas de que prosperase la apelación del propietario del buque y el West of England Club eran considerablemente mejores que las del Gobierno alemán. El Tribunal recomendó encarecidamente que las partes llegasen a una transacción extrajudicial al efecto de que el propietario del buque y su aseguradora pagasen al Gobierno alemán €120 000 (£85 000) y que los costes 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 concedió también a las partes la posibilidad de presentar nuevos alegatos, así como testigos.
- 3.10 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.
- 3.11 A principios de febrero de 2005, el Director, en consulta con representantes del Gobierno alemán, mantuvo conversaciones sin perjuicio con el West of England Club con vistas a lograr una transacción extrajudicial.
- 3.12 Tras la sesión de marzo de 2005 del Comité Ejecutivo, todas las partes presentaron peticiones al Tribunal de Apelación a fin de anular la audiencia prevista para el 6 de abril de 2005. El Tribunal accedió a la petición, y sólo se celebrará una nueva audiencia a petición de una de las partes.

#### **4 Examen del Comité Ejecutivo en marzo de 2005**

- 4.1 En su sesión de marzo de 2005, el Comité Ejecutivo, de conformidad con el artículo iv) del Reglamento interior, celebró una sesión a puertas cerradas a la que asistieron únicamente representantes de los Estados Miembros del Fondo de 1992, a fin de examinar si el Fondo de 1992 debía lograr una transacción extrajudicial del caso.
- 4.2 El Director propuso que, a la luz de las pruebas disponibles y las indicaciones del Tribunal de Apelaciones en cuanto al resultado probable de los procedimientos judiciales, se le autorizara a concertar una transacción extrajudicial con las otras partes.
- 4.3 El Comité tomó nota de que, si bien había motivos fundados para sospechar que el *Kuzbass* era la fuente de la contaminación, las pruebas eran sobre todo circunstanciales, y que al presentar sus argumentos, las autoridades alemanas habían intentado convencer al Tribunal de primera instancia de que dichas pruebas eran suficientes para hacer recaer en el propietario del buque la necesidad de demostrar que el *Kuzbass* no era la fuente de la contaminación.
- 4.4 El Comité tomó nota de que el propietario del buque y el West of England Club habían formulado una propuesta con respecto a una posible transacción extrajudicial en la que interviniesen todas las partes y según la cual el propietario del buque y el West of England Club pagarían el 18% y el Fondo de 1992 el 82% de todas las pérdidas demostradas sufridas por la República Federal de Alemania de resultas del siniestro.

- 4.5 El Comité tomó nota de que el Fondo de 1992 había recibido recientemente documentos en apoyo de la reclamación presentada por el Gobierno alemán y que los expertos del Fondo estaban examinando la documentación para hacer una evaluación al respecto. También se tomó nota de que, de conformidad con las leyes alemanas, el Gobierno tendría derecho a cobrar los intereses al tipo legal con respecto a cualquier pérdida demostrada y que cualquier acuerdo sobre una transacción tendría que abordar la cuestión del reparto de costas judiciales debidas por las respectivas partes.
- 4.6 Varias delegaciones manifestaron su decepción por los recientes acontecimientos en relación con los procesos judiciales, aunque reconocían que faltaban pruebas contra el propietario del buque y el West of England Club en varios aspectos fundamentales. Dichas delegaciones se mostraron de acuerdo con el análisis de la situación efectuado por el Director y apoyaron su recomendación para que el Fondo de 1992 trate de lograr una transacción extrajudicial con las demás partes.
- 4.7 Algunas delegaciones expresaron su gratitud a las autoridades alemanas por sus esfuerzos al tratar de identificar al buque causante de la contaminación antes de pedir indemnización al Fondo de 1992.
- 4.8 El Comité decidió autorizar al Director a concertar una transacción extrajudicial con las demás partes implicadas (es decir, la República Federal de Alemania, el propietario del buque y el West of England Club) y a concluir tal transacción en nombre del Fondo de 1992, a condición de que la cuantía que debían pagar el propietario del buque y el West of England Club se aumentase por encima del 18% ofrecido en ese momento.

## **5 Evolución de los acontecimientos tras la sesión de marzo de 2005**

- 5.1 Tras la sesión de marzo de 2005, el West of England Club y el propietario del buque aumentaron su oferta del 18% al 20%. El Director consideró que, dadas las circunstancias, no era posible convencerlos de que incrementasen la oferta más allá del 20%, y en vista de la decisión tomada por el Comité Ejecutivo, decidió aceptar la propuesta de transacción.
- 5.1 En julio de 2005, el Fondo de 1992 y el West of England Club, con la asistencia de la International Tanker Owner's Pollution Federation Limited (ITOPF), llevaron a cabo una evaluación preliminar de la reclamación presentada por las autoridades alemanas. La cuantía se evaluó provisionalmente en DM1,8 millones o €32 000 (£637 000) en espera de recibir información adicional sobre algunos puntos de la reclamación. Se estima que, cuando se disponga de los detalles adicionales, la cuantía evaluada aumentará considerablemente.

## **6 Medida que ha de adoptar el Comité Ejecutivo**

Se invita al Comité Ejecutivo a que tenga a bien tomar nota de la información facilitada en este documento.

---