



SINIESTROS QUE AFECTAN AL FONDO DE 1992

SLOPS Y EL SINIESTRO EN SUECIA

Nota del Director

Resumen:

Slops: El *Slops* padeció un incendio y explosión cuando estaba fondeado en el puerto del Pireo (Grecia). En su sesión de julio de 2000, el Comité Ejecutivo decidió que el *Slops* no debía ser considerado como 'buque' a los efectos del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y del Convenio del Fondo de 1992, y que dichos Convenios no eran aplicables a este siniestro.

Dos empresas que efectuaron operaciones de limpieza entablaron acción judicial contra el Fondo de 1992. En su sesión de julio de 2002, el Comité Ejecutivo decidió que las empresas no habían facilitado ninguna información que modificase su postura de que el *Slops* no debería ser considerado como 'buque' y encargó al Director que presentara disconformidad con la acción.

El Tribunal de primera instancia estimó que el *Slops* estaba comprendido en la definición de 'buque'. El Fondo de 1992 apeló contra la sentencia.

El Tribunal de Apelación revocó la sentencia del Tribunal de primera instancia y halló que el *Slops* no cumplía los criterios exigidos por los Convenios y por lo tanto no podía ser considerado 'buque'. Por consiguiente, fueron desestimadas las reclamaciones contra el Fondo.

Los demandantes han apelado contra dicha sentencia ante el Tribunal Supremo, que se espera que dicte sentencia a finales de 2005 o principios de 2006.

Siniestro en Suecia: 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 SEK5,2 millones (£385 000). 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. El Tribunal de primera instancia sueco aún no ha dictado sentencia.

Medida que ha de adoptarse: Tómese nota de la información.

1 Slops

El siniestro

- 1.1 El 15 de junio de 2000 la instalación de recepción de residuos de hidrocarburos *Slops* (10 815 AB) matriculada en Grecia, con una carga de unos 5 000 m³ de agua oleosa, de la cual entre 1 000 y 2 000 m³ se cree que eran hidrocarburos, sufrió una explosión y se incendió en un fondeadero del puerto del Pireo (Grecia). Se derramó una cantidad desconocida, pero considerable, de hidrocarburos del *Slops*, parte de la cual ardió en el incendio que siguió.
- 1.2 El *Slops* no tenía seguro de responsabilidad conforme al artículo VII.1 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992.
- 1.3 Quedaron afectados los puestos de atraque del puerto, diques secos y astilleros de reparación al norte del fondeadero antes de que el petróleo se desplazase de la zona portuaria hacia el sur y se depositase en varias islas. Un contratista local emprendió operaciones de limpieza en el mar y en tierra.

Aplicabilidad del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y del Convenio del Fondo de 1992

- 1.4 El *Slops*, que fue matriculado en el Registro de Buques del Pireo en 1994, estaba originalmente proyectado y construido para el transporte de hidrocarburos a granel como carga. En 1995 fue objeto de una transformación importante en el transcurso de la cual se le separó la hélice y sus máquinas fueron desactivadas y oficialmente precintadas. Se ha indicado que la finalidad de precintar las máquinas y separar la hélice era modificar la categoría de la embarcación de buque a una instalación flotante para la recepción y tratamiento de desechos oleosos. Desde la transformación, el *Slops* parece haber permanecido anclado en su ubicación actual y ha sido utilizado exclusivamente como unidad de almacenamiento y tratamiento de desechos oleosos. La Autoridad Portuaria local ha confirmado que el *Slops* ha estado permanentemente anclado desde mayo de 1995 sin equipo de propulsión. Se tiene entendido que los residuos oleosos recuperados de los desechos decantados fueron vendidos como fuel oil de calidad inferior.
- 1.5 En julio de 2000, el Comité Ejecutivo consideró la cuestión de si el *Slops* estaba comprendido en la definición de 'buque' conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992. El Comité recordó que la Asamblea del Fondo de 1992 había decidido que las unidades móviles mar adentro, a saber las unidades de almacenamiento flotantes (FSU) y las unidades flotantes de producción, almacenamiento y descarga (FPSO), debían ser consideradas como buques sólo cuando transportasen hidrocarburos como carga en una travesía de ida o vuelta de un puerto o terminal situado fuera del yacimiento en el que normalmente prestasen servicio. El Comité tomó nota de que esta decisión había sido adoptada sobre la base de las conclusiones de un Grupo de Trabajo Intersesiones que había sido creado por la Asamblea para estudiar esta cuestión. El Comité tomó nota asimismo de que, si bien el Grupo de Trabajo había estudiado principalmente la aplicabilidad de los Convenios de 1992 respecto a unidades móviles en la industria petrolera en el mar, no había diferencia significativa entre el almacenamiento y

tratamiento de crudos en la industria mar adentro y el almacenamiento y tratamiento de desechos oleosos derivados del transporte marítimo. Se señaló además que el Grupo de Trabajo había adoptado el parecer de que, a fin de ser considerada como 'buque' conforme a los Convenios de 1992, una unidad móvil mar adentro debía, entre otras cosas, tener hidrocarburos persistentes a bordo como carga o como combustible (documento 92FUND/A.4/21, párrafo 7.4.2).

- 1.6 Una serie de delegaciones expresaron la opinión de que, como el *Slops* no se dedicaba al transporte de hidrocarburos a granel como carga, no se le podía considerar como 'buque' a los efectos de los Convenios de 1992. Una delegación señaló que esto venía apoyado por el hecho de que las autoridades griegas habían eximido a la unidad móvil de la necesidad de llevar seguro de responsabilidad de conformidad con el artículo VII.1 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992.
- 1.7 El Comité decidió que, por las razones expuestas anteriormente, el *Slops* no fuese considerado como 'buque' a los efectos del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992 y que por lo tanto estos Convenios no se aplicaban a este siniestro (documento 92FUND/EXC.8/8, párrafo 4.3.8).

Proceso en el Tribunal de primera instancia

- 1.8 En febrero de 2002, dos empresas griegas entablaron acciones judiciales en el Tribunal de primera instancia del Pireo (Grecia) contra el propietario inscrito del *Slops* y el Fondo de 1992 reclamando indemnización por el coste de las operaciones de limpieza y medidas preventivas por €1 536 528 (£1,0 millón) y €786 832 (£530 000) (más intereses), respectivamente. Las empresas alegaron que el propietario del *Slops* les había encargado que efectuaran las operaciones de limpieza y adoptasen medidas preventivas en respuesta al derrame de hidrocarburos. Las empresas manifestaron que habían solicitado al propietario del *Slops* que pagase los costes arriba mencionados, pero que él no lo había hecho.
- 1.9 En sus alegatos, las empresas manifestaron que el *Slops* se construyó exclusivamente para el transporte marítimo de hidrocarburos (es decir, que fue construido como petrolero), que contaba con un certificado de nacionalidad como navío y que aún estaba inscrito como petrolero en el Registro de buques del Pireo. También sostuvieron que, incluso cuando el *Slops* funcionaba como unidad separadora de hidrocarburos (unidad de decantación de lavazas), flotaba en el mar, y que su única finalidad era transportar hidrocarburos en su casco. Mencionaron que el *Slops* no tenía ningún seguro de responsabilidad conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992. Las empresas señalaron que el propietario inscrito no tenía activos aparte del *Slops*, que había quedado destruido tras el incendio y que ni siquiera tenía valor para el desguace. Sostuvieron que habían adoptado todas las medidas razonables contra el propietario del *Slops*, es decir, habían entablado acción judicial contra el propietario, investigado su situación financiera y solicitado al Tribunal que embargase sus activos y que se le declarase insolvente. Manifestaron que, en vista de que era obvio que el propietario no podía satisfacer sus reclamaciones, tenían derecho a ser indemnizados por sus costes por el Fondo de 1992.
- 1.10 El Tribunal dictó sentencia sobre las medidas en diciembre de 2002.
- 1.11 Con respecto a las acciones contra el propietario inscrito del *Slops*, que no compareció en la audiencia, el Tribunal pronunció una sentencia en contumacia contra éste por las cuantías reclamadas más intereses.
- 1.12 Con respecto a las acciones contra el Fondo de 1992, el Tribunal de primera instancia estimó en su sentencia que el *Slops* estaba comprendido en la definición de 'buque' establecida en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992. En opinión del Tribunal, cualquier tipo de unidad flotante originalmente construida como nave apta para la navegación marítima para los fines del transporte de hidrocarburos es y sigue siendo un buque, aunque más adelante se transforme en otro tipo de unidad flotante, tal como una instalación

flotante para la recepción y tratamiento de desechos oleosos, y pese a que esté inmóvil o que las máquinas hayan sido precintadas temporalmente o la hélice retirada. El Tribunal ordenó al Fondo de 1992 pagar a las empresas €1 536 528 (£1,0 millón) y €786 832 (£530 000) respectivamente, es decir, las cuantías reclamadas, más los intereses legales devengados desde la fecha de presentación del auto judicial (12 de febrero de 2002) hasta la fecha de pago y costes de €3 000 (£63 000).

Proceso en el Tribunal de Apelación

- 1.13 En febrero de 2003, el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 consideró la cuestión de si debía apelar contra la sentencia. Durante el debate varias delegaciones señalaron que la decisión del Comité Ejecutivo de que el *Slops* no fuese considerado 'buque' a los efectos de los Convenios de 1992 se basaba en una decisión de política de la Asamblea del Fondo de 1992 respecto a las condiciones en las que las unidades flotantes de almacenamiento se deben considerar 'buques' a los efectos de los Convenios, a saber sólo cuando estén transportando hidrocarburos a granel, lo que implica que estaban en travesía. Aquellas delegaciones se refirieron al preámbulo de los Convenios, que se refiere específicamente al transporte de hidrocarburos. El Comité Ejecutivo decidió que el Fondo de 1992 apelase contra la decisión (documento 92FUND/EXC.20/7, párrafo 3.5.15).
- 1.14 En su apelación, el Fondo de 1992 argumentó que el Tribunal de primera instancia había considerado erróneamente que, en el momento del siniestro, el *Slops* transportaba hidrocarburos, considerando la mera existencia a bordo de residuos de hidrocarburos como 'acarreo', es decir transporte. Argumentó asimismo que, si bien el Tribunal había considerado que los 2 000 m³ de hidrocarburos a bordo eran transportados en el sentido de que estaban destinados a ser transportados a las refinerías de petróleo, no había pruebas de que tal fuese el caso. El Fondo llamó la atención sobre un documento emitido por el Ministerio de la Marina Mercante probando sin lugar a dudas que el *Slops*, que constituía una unidad industrial flotante para el tratamiento de residuos de hidrocarburos y su separación del agua, había funcionado continuamente como tal unidad desde el 2 de mayo de 1995 y había estado fondeado permanentemente desde esa fecha sin equipo de propulsión. El Fondo sostenía que el *Slops* no había estado destinado al transporte marítimo de residuos de hidrocarburos a las refinerías de petróleo y jamás había llevado a cabo tales operaciones durante el tiempo que sirvió de instalación flotante para el tratamiento de residuos de hidrocarburos, habiéndose llevado a cabo tal transporte mediante gabarras que pertenecían a terceros, que se abarloban al *Slops* para recibir los residuos de hidrocarburos y los transportaban a las refinerías para su tratamiento ulterior. El Fondo argumentó además que el *Slops* no contaba con el seguro de responsabilidad exigido por el artículo VII.1 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y que este requisito nunca había sido impuesto al *Slops* por las autoridades griegas. Se señaló que las autoridades griegas estaban obligadas por el artículo VII.10 a no permitir que un buque que enarbole el pabellón griego lleve a cabo actividades comerciales sin dicho certificado de seguro. El Fondo concluyó que, habida cuenta de estos hechos, el *Slops* no podía ser considerado como comprendido dentro de la definición de 'buque' de los Convenios de 1992.
- 1.15 En un juicio celebrado en noviembre de 2003, los demandantes sostuvieron que se consideraba que toda embarcación marina que se hubiese construido para transportar hidrocarburos era un buque, a pesar de que posteriormente hubiese sido objeto de transformaciones, se hubiese precintado temporalmente el motor y se le hubiese retirado la hélice. También argumentaron que el hecho de que el *Slops* estuviese inscrito en el registro naval del Pireo demostraba que era un buque. Los demandantes alegaron que el término 'carga' no era indicativo de la supuesta exigencia de que el buque tuviese que transportar hidrocarburos efectivamente, ya que el término se utilizaba para distinguir entre hidrocarburos transportados como carga e hidrocarburos transportados en los tanques del buque. Sostuvieron además que en el momento del siniestro el *Slops* tenía residuos de desechos a bordo desde el último viaje que efectuó como buque tanque en 1995. Se señaló que la existencia de un seguro no era un requisito para considerar el *Slops* como un buque. Además se manifestó que la Convención de las Naciones Unidas sobre el

Derecho del Mar, cuyo principal objetivo era la protección del medio marino, constituía el marco en el que se encuadraba el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 que requería una interpretación compatible con este objetivo principal. Los demandantes sostuvieron que se habían percatado de que el propietario del buque se hallaba en mala situación financiera una vez que las labores de limpieza habían avanzado considerablemente y en cualquier caso se les podía haber acusado de contribuir a los daños causados al medio marino si no hubiesen finalizado las operaciones de limpieza. Los demandantes sostuvieron asimismo que el hecho de que el Fondo de 1992 hubiese enviado a dos expertos técnicos a Grecia y les hubiese pedido que informasen del siniestro les había llevado a creer que el Fondo de 1992 estaba dispuesto a pagar indemnización.

- 1.16 El Fondo de 1992 llamó la atención del Tribunal sobre la Resolución N°8 adoptada en mayo de 2003 por el Consejo Administrativo del Fondo de 1992, en la que este expresaba el parecer de que los Tribunales de los Estados Partes en los Convenios de 1992 deberían tener en cuenta las decisiones de los órganos rectores del Fondo de 1992 y del Fondo de 1971 relativas a la interpretación y aplicación de los Convenios.
- 1.17 El Tribunal de Apelación dictó su sentencia el 16 de febrero de 2004. El Tribunal halló que el *Slops* no cumplía los criterios exigidos por el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992 y desestimó las reclamaciones. El Tribunal interpretó la palabra 'buque' como se define en el artículo I.1 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 como toda unidad flotante en el mar que transporte hidrocarburos del lugar A al lugar B.
- 1.18 El Tribunal de Apelación tuvo en cuenta el testimonio presentado por el Fondo que indicaba claramente que, en el momento del siniestro, el *Slops* no funcionaba como nave apta para la navegación marítima o unidad flotante para el transporte de hidrocarburos persistentes en sus tanques. El Tribunal aceptó la postura del Fondo de que el *Slops*, que había sido construido originalmente como petrolero, había efectuado su última travesía como nave de transporte de hidrocarburos en 1994. El Tribunal observó que el *Slops* había sido vendido posteriormente a intereses griegos, que lo habían convertido en una unidad flotante de almacenamiento y tratamiento de desechos oleosos y a este efecto habían extraído su hélice y precintado sus máquinas y que la Autoridad Portuaria Central del Pireo había confirmado que el *Slops* había estado permanentemente anclado desde mayo de 1995 sin equipo de propulsión. El Tribunal se refirió también al hecho de que las autoridades griegas pertinentes no habían exigido que se asegurara el *Slops* de conformidad con el artículo VII.1 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, y que esto indicaba asimismo que el *Slops* no podía ser considerado como 'buque' conforme a los Convenios de 1992.

Proceso en el Tribunal Supremo

- 1.19 Los demandantes han apelado al Tribunal Supremo.
- 1.20 En su alegato ante el Tribunal Supremo, los demandantes manifestaron que el *Slops*, cuya construcción ostentaba todas las características de un buque que transportaba hidrocarburos, se encontraba anclado y se empleaba como unidad flotante de recepción y separación de productos de petróleo transferidos desde otras naves. Asimismo manifestaron que, a consecuencia del incendio, se derramó una gran cantidad de hidrocarburos que se habían cargado como carga a granel en los tanques de carga de la nave. Los demandantes han sostenido que el Tribunal de Apelación interpretó incorrectamente la definición de 'buque' que figura en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992. Los demandantes opinan que no hay lugar a dudas de que la redacción de la definición y su propósito no se limitan a impedir que se produzca contaminación sino que también tienen como fin indemnizar a las víctimas de la misma y a las partes que contribuyeron a las tareas de prevención de tal contaminación.
- 1.21 Los demandantes han argumentado además que la definición de 'buque' incluye también a toda embarcación que por su construcción esté proyectada para el transporte de hidrocarburos y que, en el momento de producirse el siniestro, no estuviese navegando y que (por más o menos tiempo)

estuviese parada, operando como instalación receptora y separadora de hidrocarburos o de residuos oleosos y transportando hidrocarburos en sus tanques de carga. En opinión de los demandantes este fue concretamente el caso cuando a bordo de la embarcación había residuos oleosos como consecuencia de su transporte y constituía un alto riesgo de contaminación de zonas vitales tales como puertos. Los demandantes manifestaron también que el Tribunal de Apelación ha examinado una cuestión que no se había alegado, al estimar que no podría respaldar el punto de vista de que, en el momento de producirse el siniestro, hubiera residuos de hidrocarburos en el *Slops* procedentes de su último viaje. Asimismo arguyeron que la definición de 'buque' introducía la presunción refutable de que a bordo había residuos, lo que el Fondo no había refutado.

- 1.22 Los demandantes han sugerido también en su alegato al Tribunal Supremo que la sentencia del Tribunal de Apelación carece de fundamentos jurídicos pertinentes y que los razonamientos que la sustentan son insuficientes.
- 1.23 El Fondo de 1992 presentó alegatos al Tribunal Supremo en mayo de 2005 en los que sostenía que el Tribunal de Apelación había interpretado correctamente la definición de 'buque' y que se debía desestimar la apelación. En sus alegatos ante el Tribunal Supremo, el Fondo presentó en general los mismos argumentos que ante el Tribunal de Apelación. El Fondo expuso la observación ante el Tribunal de Apelación de que no era posible que a bordo hubieran permanecido residuos de previos viajes tras tener en cuenta que el *Slops* había sido modificado y transformado en una instalación flotante para la recuperación de hidrocarburos. El Fondo sostuvo también que, sea como fuere, la presunción refutable que se alega no es aplicable en el caso que nos ocupa. Asimismo, el Fondo señaló al Tribunal Supremo la Resolución N°8 antedicha.
- 1.24 El Fondo de 1992 presentó al Tribunal Supremo la opinión del experto Dr. Thomas A Mensah^{<1>} en apoyo de su postura. El Dr. Mensah llegó a la conclusión de que no había fundamento, ni en las disposiciones y condiciones del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y del Convenio del Fondo de 1992, ni en el derecho marítimo internacional ni en las normas y principios del derecho internacional sobre la interpretación y la aplicación de tratados, para sugerir que se pudiese considerar que el *Slops* es un 'buque' en lo que respecta al siniestro. Opinó que en el momento del siniestro el *Slops* no cumplía ninguno de los requisitos para que se lo considerase un buque según la definición del artículo I.1 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, porque no era una ' 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 'ni era un buque que estaba transportando hidrocarburos a granel como carga' o ' cualquier viaje efectuado a continuación de ese transporte''. Consiguientemente, en su opinión, no podía considerarse que los daños por contaminación resultantes del siniestro quedasen comprendidos en el ámbito de aplicación del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992. Señaló que de esto se desprendía por consiguiente que no había obligación por parte del Fondo de 1992 con respecto a la indemnización por tales daños de contaminación.
- 1.25 El Tribunal Supremo celebró un juicio en mayo de 2005. Se espera que el Tribunal emita una sentencia a finales de 2005 o principios de 2006.

2 Siniestro en Suecia

El siniestro

- 2.1 Entre el 23 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> Antigo Subsecretario General de la OMI, antiguo Presidente del Tribunal Internacional de Derecho del Mar de Hamburgo (Alemania).

- 2.2 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 en el momento supuesto 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*.
- 2.3 El *Alambra* estaba inscrito en la London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Ltd. (London Club). El propietario del buque y el asegurador han sostenido que los hidrocarburos no procedían del *Alambra*.

Limitación de la responsabilidad

- 2.4 La cuantía de limitación aplicable al *Alambra* conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 es de 32 684 760 SDR (£22 millones).

Reclamaciones de indemnización

- 2.5 La Guardia Costera incurrió en costes por operaciones de limpieza de un total de SEK1,1 millones (£80 000). El Servicio de Rescate, junto con las autoridades locales, contrajeron costes por operaciones de limpieza por un total de SEK4,1 millones (£300 000). La cuantía total de las reclamaciones sería, por tanto, muy inferior a la cuantía de limitación aplicable al *Alambra*.
- 2.6 Las autoridades suecas informaron al Fondo de 1992 que pensaban presentar sus reclamaciones de indemnización al propietario del buque. Indicaron además que, en caso de que no consiguieran obtener indemnización del propietario del buque, considerarían promover reclamaciones contra el Fondo. No obstante, a fin de poder obtener indemnización del Fondo de 1992, 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.
- 2.7 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 Fondo examinó los resultados de los análisis y se mostró de acuerdo con la conclusión de las autoridades de que las muestras de contaminación casi coincidían con las extraídas del *Alambra*.

Imposición de multa al propietario del buque

- 2.8 La Guardia Costera sueca impuso una multa por contaminación de las aguas de SEK439 000 (£32 000) al propietario del *Alambra* en virtud de la Ley de 1980 sobre medidas contra la contaminación procedente de los buques.
- 2.9 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*.
- 2.10 En una decisión pronunciada en 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 jurisdicción 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.

- 2.11 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.
- 2.12 El Tribunal Supremo ha dictaminado que la Guarda Costera sueca tenía jurisdicción para imponer una multa por contaminación de aguas del mar a un buque de pabellón extranjero que causó contaminación en la ZEE de Suecia, y que ése sería el caso de que incluso cuando la nave en cuestión no hubiera sido abordada o detenida en la ZEE de Suecia o en las aguas territoriales de dicho país. El Tribunal Supremo dictaminó ulteriormente que el ejercicio de tal jurisdicción no contraviene las obligaciones de Suecia en el marco internacional.

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

- 2.13 En 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 SEK5 260 364 (£385 000). 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.
- 2.14 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 definitiva 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 fuente de contaminación procedía probablemente del *Alambra*.
- 2.15 El Tribunal de distrito decidió que la acción judicial contra el Fondo debía interrumpirse hasta después de haber tenido lugar el juicio contra el propietario del buque y el London Club.
- 2.16 En mayo de 2005, el propietario del buque y el London Club pidieron al Tribunal que aplazase los procedimientos a fin de conceder tiempo a las partes para negociar un acuerdo extrajudicial. El Tribunal concedió tal aplazamiento.

3 Medida que ha de adoptar el Comité Ejecutivo

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