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

COMITÉ EJECUTIVO
13ª sesión
Punto 3 del orden del día

92FUND/EXC.13/4/Add.1
22 junio 2001
Original: INGLÉS

SINIESTROS QUE AFECTAN AL FONDO DE 1992

BALTIC CARRIER

Nota del Director

Resumen:	A consecuencia del abordaje del *Baltic Carrier* con el *Tern*, unas 230 toneladas de la carga derramada del *Baltic Carrier* entraron en el tanque de pique de proa averiado del *Tern*, parte de las cuales se derramaron posteriormente de este navío en los puertos de Rostock (Alemania) y Ventspills (Letonia).
Medidas que han de adoptarse:	a) tomar nota de lo informado; y b) decidir si los derrames en Rostock y Ventspills están comprendidos dentro del ámbito de aplicación de los Convenios de 1992.

1 El siniestro

1.1 Como se comunicó en el documento 92FUND/EXC.13/4, el *Baltic Carrier* transportaba unas 30 000 toneladas de fueloil pesado cuando, el 29 de marzo de 2001, fue abordado por el *Tern*, granelero cargado de azúcar, a unas 30 millas al nordeste de Rostock (Alemania). El abordaje causó una perforación de aproximadamente 20m^2 en uno de los tanques de carga del *Baltic Carrier*, dando como resultado la fuga de unas 2 500 toneladas de fueloil pesado.

1.2 El *Baltic Carrier* permaneció fondeado cerca del lugar del abordaje durante la primera semana de abril hasta que concluyeron las operaciones de alijo de los tanques de carga intactos. El navío fue luego escoltado a un astillero de Sczcecin (Polonia) para repararlo.

1.3 El *Tern* sufrió graves averías en su proa por encima y por debajo de la línea de flotación, ocasionando la inundación del tanque de pique de proa del navío. Parte de la carga del *Baltic Carrier* se derramó en la proa del *Tern* y además entró en el tanque de pique de proa del navío. El *Tern* se dirigió al puerto de Rostock el día del siniestro, donde se descubrió que unas

230 toneladas de carga del *Baltic Carrier* estaban atrapadas en el tanque de pique de proa del *Tern*. Durante la estadía del *Tern* en Rostock se limpió la proa y se extrajo la mayor parte de los hidrocarburos del tanque de pique de proa. Ocurrió un derrame de menor importancia en el puerto de Rostock durante estas operaciones. Se desconoce la causa de este derrame.

1.4 A fin de obtener aprobación de Clase para que el *Tern* prosiguiese viaje a su puerto de descarga de Ventspills (Letonia), se redistribuyeron unas 800 toneladas de carga para asentar el buque a popa. El 9 de abril el *Tern* zarpó de Rostock, escoltado por un remolcador, llegando a Ventspills el 12 de abril. Se estimó que quedaban aproximadamente 20 – 30 toneladas de hidrocarburos en el tanque de pique de proa del navío a su salida de Rostock.

1.5 El *Tern* descargó su carga de azúcar en Ventspills del 5 al 17 de mayo de 2001, tiempo durante el cual se produjo un nuevo derrame de hidrocarburos del tanque de pique de proa. Se desconoce la causa de este derrame.

1.6 El Fondo de 1992 no fue informado de los derrames en Rostock y Ventspills hasta el 15 de junio de 2001.

1.7 Tanto el *Baltic Carrier* como el *Tern* estaban inscritos en Assuranceforeningen Gard (el Gard Club).

1.8 Expertos de la International Tanker Owners Pollution Federation Ltd (ITOPF) han asistido al lugar del siniestro tanto en Dinamarca como en Letonia en representación del Gard Club y del Fondo de 1992.

2 Operaciones de limpieza en Rostock y Ventspills

2.1 Se efectuaron en Rostock algunas operaciones de limpieza y medidas preventivas.

2.2 Se contrató un contratista local por el Gard Club para efectuar operaciones de limpieza en Ventspills y retirar los hidrocarburos restantes del tanque de pique de proa del *Baltic Carrier*. Informes preliminares han indicado que se retiraron aproximadamente 95 toneladas de hidrocarburos del tanque averiado.

3 Reclamaciones de indemnización

3.1 Habrá reclamaciones por operaciones de limpieza y otras medidas preventivas tanto en Rostock como en Ventspills. Se prevén reclamaciones de pescadores y los propietarios de buques cuyos cascos quedaron embadurnados en el puerto de Ventspills.

3.2 Aún no es posible hacer una evaluación de la cuantía total de las reclamaciones de indemnización.

4 Ámbito de aplicación de los Convenios de 1992

4.1 El *Tern* es un granelero y por consiguiente no es un 'buque' a los efectos del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992. Se plantea la cuestión de si el derrame de hidrocarburos del *Baltic Carrier* desde el *Tern* está comprendido dentro del ámbito de aplicación de los Convenios de 1992 o, en otras palabras, hasta donde llega la responsabilidad del buque que transportaba los hidrocarburos en un principio.

4.2 En virtud del artículo III.1 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 el propietario del buque que transporta los hidrocarburos es responsable de los daños por contaminación ocasionados por su buque a consecuencia de un siniestro. Los 'daños ocasionados por contaminación' se definen como las pérdidas o daños causados fuera del buque por la impurificación resultante de las fugas o descargas de hidrocarburos procedentes de ese buque (artículo I.6). 'Siniestro' significa todo acaecimiento o serie de acaecimientos de origen común de

los que se deriven daños ocasionados por contaminación o que creen una amenaza grave e inminente de causar dichos daños (artículo I.7).

4.3 Los hidrocarburos derramados en Rostock y Ventspills procedían del *Baltic Carrier* y causaron daños por impurificación fuera de este buque. Si los hidrocarburos del *Baltic Carrier* que penetraron en el *Tern* se hubiesen derramado en el mar en el punto del abordaje poco después de acontecer este, en opinión del Director no puede haber duda alguna de que los Convenios de 1992 hubieran sido de aplicación a ese derrame.

4.4 Pero el *Tern* fue llevado del punto del abordaje a Rostock donde se adoptaron algunas medidas (corrimiento de la carga, limpieza de la proa, remoción de la mayor parte de los hidrocarburos del pique de proa) a fin de permitirle, una vez obtenida la aprobación de Clase, proseguir viaje a Ventspills para descargar su carga. La cuestión es si el hecho de que el *Tern* fuese movido con los hidrocarburos del *Baltic Carrier* en el tanque de pique de proa antes de que dichos hidrocarburos se derramaran en el mar en Rostock implicaría que este derrame no fuese causado por una serie de acaecimientos de origen común, es decir el abordaje. Como quiera que era necesario y prudente llevar el *Tern* a Rostock para su inspección, el Director considera que existe un nexo causal suficientemente estrecho entre el abordaje y los daños por contaminación causados en Rostock. El Director opina por lo tanto que este derrame está comprendido dentro del ámbito de aplicación de los Convenios de 1992.

4.5 En cuanto al derrame en Ventspills, la situación es, en opinión del Director, diferente. No era consecuencia previsible del abordaje que los hidrocarburos originarios del *Baltic Carrier* ocasionasen daños por contaminación en Letonia. Se sabía en el momento de la salida de Rostock que quedaban hidrocarburos del *Baltic Carrier* a bordo del *Tern*. La travesía desde Rostock constituiría, en opinión del Director, un factor interpuesto que rompería el nexo causal entre el abordaje y los daños por contaminación en Ventspills, y el derrame en Ventspills constituiría, por tanto, un siniestro diferente causado por un suceso cuyo origen no fue el abordaje, ni un acaecimiento cuyo origen estuviese en el abordaje, sino el hecho de no haber retirado los hidrocarburos del *Tern*. El Director considera por lo tanto que este último derrame de hidrocarburos no se encuentra dentro del ámbito de aplicación de los Convenios de 1992. A consecuencia de ello, la responsabilidad de daños por contaminación en Ventspills no recaería en el propietario del *Baltic Carrier* sino que habría que determinarse conforme al derecho consuetudinario.

5 Recursos judiciales

Si el Comité Ejecutivo decidiese que los derrames en Rostock y Ventspills, o uno de ellos, están comprendidos dentro del ámbito de aplicación de los Convenios de 1992, el Director investigaría si existe fundamento para que el Fondo de 1992 recurra contra toda responsabilidad de terceras partes.

6 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) considerar si los daños por contaminación causados en Rostock y Letonia están comprendidos dentro del ámbito de aplicación de los Convenios de 1992.