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
4 junio 2001
Original: INGLÉS

# SINIESTROS QUE AFECTAN AL FONDO DE 1992

## BALTIC CARRIER

## Nota del Director

| | |
|---|---|
| ***Resumen:*** | El *Baltic Carrier* tuvo un abordaje en el Mar Báltico frente a la costa de Alemania, del que resultó la fuga de unas 2 500 toneladas de fueloil pesado. Los hidrocarburos afectaron a varias de las islas danesas. La limpieza en el mar fue llevada a cabo por buques de Dinamarca, Alemania y Suecia. La limpieza en tierra fue efectuada por las autoridades danesas. Se presentarán reclamaciones de indemnización por el costo de las operaciones de limpieza. También puede haber reclamaciones del sector de pesca. Aún no es posible calcular la cuantía total de las reclamaciones. |
| ***Medidas que han de adoptarse:*** | a) tomar nota de lo informado; y<br>b) autorizar al Director a liquidar las reclamaciones. |

## 1 El siniestro

1.1 El *Baltic Carrier* (23 235 AB), matriculado en las Islas Marshall, transportaba unas 30 000 toneladas de fueloil pesado cuando, el 29 de marzo de 2001, fue abordado por el *Tern* (20 362 AB), granelero cargado de azúcar matriculado en Chipre, 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 Los hidrocarburos derramados fueron a la deriva hacia el noroeste del punto de abordaje y pronto se acercaron a la costa danesa justo al norte de la isla de Falster. Se hallaron considerables cantidades de petróleo flotando frente a las islas de Møn y Falster así como en los brazos de mar entre Falster, Sjælland y Møn (véase mapa adjunto). La peor contaminación de la orilla ocurrió a

lo largo de las costas del sur de Farø y Bogø. Una contaminación menor de las playas ocurrió a lo largo de todas las costas del sur de Møn, a lo largo de la costa norte de Falster y a lo largo de las zonas costeras de Sjælland al este de Vordingborg.

1.4 Un equipo de tarea de la Unión Europea asistió al lugar del derrame para evaluar la operación de limpieza en representación de la Comisión Europea y facilitar asesoría técnica a las autoridades danesas.

1.5 Asistieron también representantes de la Comisión de Helsinki, que mantuvieron una conferencia de prensa para subrayar la importancia de la cooperación internacional entre los Estados del Báltico.

1.6 El *Baltic Carrier* estaba inscrito en Assuranceforeningen Gard (el Gard Club).

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

## 2 Operaciones de limpieza

2.1 La Guardia Costera danesa respondió al derrame con siete de sus navíos de respuesta a los derrames de hidrocarburos. Las autoridades suecas y alemanas despacharon tres y dos navíos de respuesta, respectivamente, en virtud de lo estipulado en la Convención sobre la protección del medio ambiente en la zona del Mar Báltico (Convención de Helsinki).

2.2 Debido a la naturaleza de los hidrocarburos, se emplearon cucharas mecánicas con mayor efecto que las raseras en la recuperación de la mezcla de hidrocarburos y agua. Tras un reajuste respecto al contenido de agua, se calculó que se recuperaron aproximadamente 900 toneladas de hidrocarburos, es decir aproximadamente un tercio de la cantidad de hidrocarburos derramada.

2.3 Se emplearon barreras flotantes para proteger las entradas de los puertos pequeños, para contener los hidrocarburos en el mar a fin de facilitar la recogida, y para arrastrar los hidrocarburos hacia la costa para su recuperación desde tierra. También se desplegaron barreras flotantes para proteger las zonas ecológicamente sensibles, inclusive las tierras pantanosas y hábitats de aves.

2.4 Como el petróleo alcanzó una serie de zonas de aguas someras, no había más que una limitada posibilidad de efectuar operaciones de recuperación desde el agua. En zonas de profundidad superior a 70cm, botes de servicio de poco calado de la Guardia Costera sueca pudieron recuperar petróleo. Sin embargo, en muchas zonas incluso estos botes no pudieron trabajar.

2.5 La respuesta en el mar terminó el 2 de abril de 2001, cuando se comprobó que no se podía encontrar más petróleo flotante en mar abierta accesible a grandes buques. Llegado el 6 de abril, todos los navíos de respuesta habían descargado el petróleo recogido en gabarras de almacenamiento temporal. Un navío danés se mantuvo en espera algún tiempo más tiempo, al igual que hicieron los botes de poco calado suecos.

2.6 En la fase de emergencia, la limpieza en tierra fue organizada por la Agencia Danesa de Gestión de Emergencia (la Agencia). En dicha limpieza intervinieron varios cientos de personas, incluidos reclutas, policías, obreros municipales, contratistas y voluntarios locales.

2.7 El equipo especializado de respuesta para las actividades desde tierra fue facilitado por la Agencia desde sus reservas de emergencia, por los servicios de emergencia suecos y por un fabricante de equipo de respuesta danés. Gran parte del equipo pesado (p.ej. excavadoras), el transporte terrestre y los operadores del equipo fueron facilitados por contratistas comerciales locales o agricultores de la zona. La recuperación se llevó a cabo empleando cucharas mecánicas y camiones de vacío. Se efectuó la recuperación manual en zonas inaccesibles para el equipo pesado, a lo largo de las playas ligeramente contaminadas y en zonas con un substrato rocoso/guijarroso o en medios más sensibles.

2.8 Cuando se terminó la fase de respuesta de emergencia el 9 de abril de 2001, la responsabilidad de la limpieza se transfirió a los municipios interesados. Los municipios deliberaron entre ellos respecto a las técnicas y normas para la limpieza a escala fina de las orillas, y solicitaron asistencia de la Agencia para la coordinación de las operaciones.

2.9 Se efectuaron nuevos trabajos de limpieza en abril y mayo, inclusive la monitorización y remoción de los hidrocarburos en las playas y el corte de la hierba embardurnada en las zonas pantanosas.

2.10 La mezcla de hidrocarburos/agua recogida en las operaciones en el mar fue llevada por las respectivas naves de respuesta al cercano puerto de Vordingborg, donde fue transferida a gabarras. El petróleo y los residuos embardurnados recobrados de las orillas fueron transferidos a almacenamiento temporal en gabarras y en tierra.

2.11 Se dispone de tres opciones de eliminación para el petróleo y los residuos recogidos, a saber incineración, vertedero y reciclaje. En armonía con la política danesa, la mayor parte del petróleo y los residuos oleosos recogidos habrán de ser incinerados. Ello incluye la mezcla de hidrocarburos/agua recogida en mar abierta, la mezcla de arena/guijarros/tierra/paja/agua/petróleo recogida en zonas próximas a la costa y el equipo de respuesta muy embardurnado, así como aves muertas. Se dispone de la opción del vertedero solamente para materiales con contenido de hidrocarburos inferior al 5%. El reciclaje se emplearía solamente para el petróleo recogido sin residuos y con contenido de agua limitado.

2.12 Se han notificado más de 2 000 aves muertas, entre ellas cisnes, garzas, patos, y pollas de agua. De conformidad con la política danesa, no se llevo a cabo el lavado de aves. Se consideró además que muchas aves habrían muerto antes de poder llevarlas a instalaciones de lavado.

## 3 Reclamaciones de indemnización

3.1 Habrá reclamaciones por cuantías importantes del costo de limpieza del mar y las orillas.

3.2 El empleo de equipo pesado a la orilla del mar y el transporte del petróleo recobrado por las marismas y zonas costeras de vegetación natural hasta la carretera más cercana ocasionó la contaminación y perturbación mecánica de zonas ecológicamente sensibles. En algunas zonas, el empleo de pistas de grava y tierra revestidas de metal o plástico mitigaron algunos daños.

3.3 La pesca comercial ha sufrido alguna pérdida debido al cierre de algunos puertos pequeños, la contaminación de redes y el rechazo de las capturas debido a la contaminación. Las barreras flotantes desplegadas a la entrada de dos puertos protegieron a los barcos de pesca de la contaminación, pero esto puede haber dado lugar a alguna pérdida financiera, ya que la temporada de pesca se dice que ha empezado el 31 de marzo de 2001.

3.4 Quedaron embardurnadas varias jaulas flotantes de una piscifactoría en Grønsund, entre Falster y Bogø. En el momento de la contaminación, la piscifactoría estaba siendo aprovisionada de alevines de trucha, que se iban a criar para la producción de huevas para vender al Japón. Un total de 62 toneladas de peces, de un total proyectado de 215 toneladas ya habían sido puestos en jaulas, y se detuvo el aprovisionamiento una vez ocurrida la contaminación oleosa.

3.5 Por consejo de los expertos de ITOPF en el lugar, el Gard Club organizó para que un laboratorio noruego obtuviese muestras de agua y peces de la piscifactoría para analizar las concentraciones de un grupo de hidrocarburos aromáticos polinucleares (HAP) que suele emplearse para orientar sobre si los productos marinos son aptos para el consumo humano o si se han de someter a vedas o prohibiciones de venta temporales. Si bien los análisis mostraron que los niveles de HAP en el agua del mar no eran significativamente diferentes de los niveles de fondo en aguas adyacentes no afectadas por el derrame, los resultados para los peces fueron menos concluyentes, ya que no se disponía de datos comparativos para un emplazamiento de control no contaminado. Aunque se encontraron niveles de HAP ligeramente elevados comparados con los resultados de otros derrames recientes en Europa, los expertos de ITOPF consideraron que estos niveles bajarían

rápidamente y que sería técnicamente factible continuar cultivando peces en Grønsund, dado el calendario normal para el cultivo de primavera/verano y el sacrificio de otoño.

3.6 No obstante, el propietario de la piscifactoría se puso en contacto con sus compradores japoneses, quienes indicaron que no estarían dispuestos a comprar huevas producidas en Grønsund este año. Se tiene entendido que el propietario de la piscifactoría trató de obtener permiso de las autoridades danesas para cultivar los peces en otros emplazamientos, pero fracasó en sus esfuerzos. Dicho propietario ha indicado también que no resultaría económico criar peces en Grønsund para otro mercado, y decidió por consiguiente abandonar la cría de peces en 2001. Se esperan reclamaciones sustanciales respecto a pérdidas económicas resultantes de esta decisión.

3.7 Algunas zonas agrícolas resultaron contaminadas en relación con la carga, transporte y transferencia del petróleo a contenedores. Debido al hecho de que las entradas del puerto estaban protegidas por barreras flotantes, es poco probable que muchas embarcaciones de recreo o instalaciones portuarias se manchasen de hidrocarburos.

3.8 Como el siniestro ocurrió antes de comenzar la temporada turística, es poco probable que se produzcan reclamaciones importantes por pérdidas en el sector del turismo.

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

## 4 Monitorización ambiental

4.1 Las autoridades danesas están considerando la posibilidad de efectuar un estudio de la distribución de los hidrocarburos y de investigar si es necesaria una nueva limpieza, posiblemente mediante biodegradación.

4.2 En este contexto ha de hacerse referencia a la política del Fondo de 1992 respecto a los estudios ambientales posteriores al derrame, como se indica en el Manual de Reclamaciones del Fondo de 1992:

> Es necesario a veces efectuar estudios ambientales posteriores a un derrame, a fin de determinar la naturaleza precisa y la magnitud de los daños por contaminación ocasionados por un derrame de hidrocarburos y/o la necesidad de adoptar medidas de restauración. El Fondo de 1992 puede contribuir al coste de dichos estudios, a condición de que estos se refieran a daños que queden comprendidos en la definición de *daños por contaminación* establecida en los Convenios, según la interpretación del Fondo de 1992, incluidas las medidas razonables para restaurar el medio ambiente. En tales casos, se debe ofrecer al Fondo de 1992 la posibilidad de participar en una primera fase en la selección de los expertos que llevarán a cabo los estudios y en la determinación del mandato de estos expertos. Los estudios deben tener un carácter práctico y poder ofrecer la información deseada. Su amplitud no debe ser desproporcionada con la magnitud de la contaminación y los efectos previsibles. La amplitud de los estudios y los costes conexos deben ser asimismo razonables desde un punto de vista objetivo y los costes en que se incurra habrán de ser también razonables.

4.3 En una reunión celebrada en Copenhague el 12 de mayo de 2001, el Director llamó la atención de las autoridades danesas sobre el texto del Manual de Reclamaciones que se presenta arriba y en particular a la importancia de que se ofrezca al Fondo de 1992 la posibilidad de participar en una primera fase en la selección de los expertos que llevarían a cabo el estudio ambiental proyectado y en la determinación del mandato de los expertos.

4.4 Las autoridades danesas han puesto a disposición del Fondo de 1992 un proyecto de propuesta para tal estudio. Los principales puntos de la propuesta son los siguientes:

Se extraerían muestras de sedimento de profundidades de 0 a 2, 2 a 6 y de 6 a 10 cm, dos muestras en cada uno de los 30 emplazamientos. Ello arrojaría un total de 180 análisis de HAP. Se extraerían muestras de agua en 30 emplazamientos. Se extraerían unas 60 muestras distintas de mejillones en cada uno de los 30 emplazamientos. Se espera que el muestreo lleve unos 14 días. El costo total del muestreo y análisis se calcula en unas Dkr 1 190 000(£96 000).

4.5 El Director considera que, si bien el objetivo del estudio propuesto, que se dice se centra en el impacto del derrame en los recursos recreativos y económicos, parece relacionarse con los 'daños por contaminación' según se definen en los Convenios de 1992, parece haber cierto grado de superposición con un programa de monitorización que ya está siendo llevado a cabo por las autoridades en conexión con los daños a la piscifactoría a que se refieren los párrafos 3.4 a 3.6. Asimismo el Director ha expresado dudas a las autoridades danesas sobre la necesidad de medir los HAP en las muestras de sedimento en el contexto del impacto del derrame sobre las actividades recreativas y ha pedido más detalles sobre la propuesta de medir los HAP en los mejillones. Habida cuenta de estas observaciones, las autoridades danesas han indicado que piensan presentar una propuesta revisada en un futuro próximo.

## 5 Limitación de responsabilidad

5.1 El propietario del buque aún no ha comenzado procedimiento de limitación.

5.2 La cuantía de limitación aplicable al *Baltic Carrier* se calcula en Dkr 118 millones (£9,5 millones).

## 6 Liquidación de reclamaciones

El Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 tal vez desee considerar si está dispuesto a autorizar al Director a efectuar liquidaciones finales en nombre del Fondo de 1992 de todas las reclamaciones derivadas del siniestro del *Baltic Carrier* en la medida en que dichas reclamaciones no den pie a cuestiones de principio que no hayan sido decididas anteriormente por cualquiera de los órganos rectores del Fondo de 1971 o del Fondo de 1992.

## 7 Medidas que ha de adoptar el Comité Ejecutivo

Se invita al Comité Ejecutivo a:

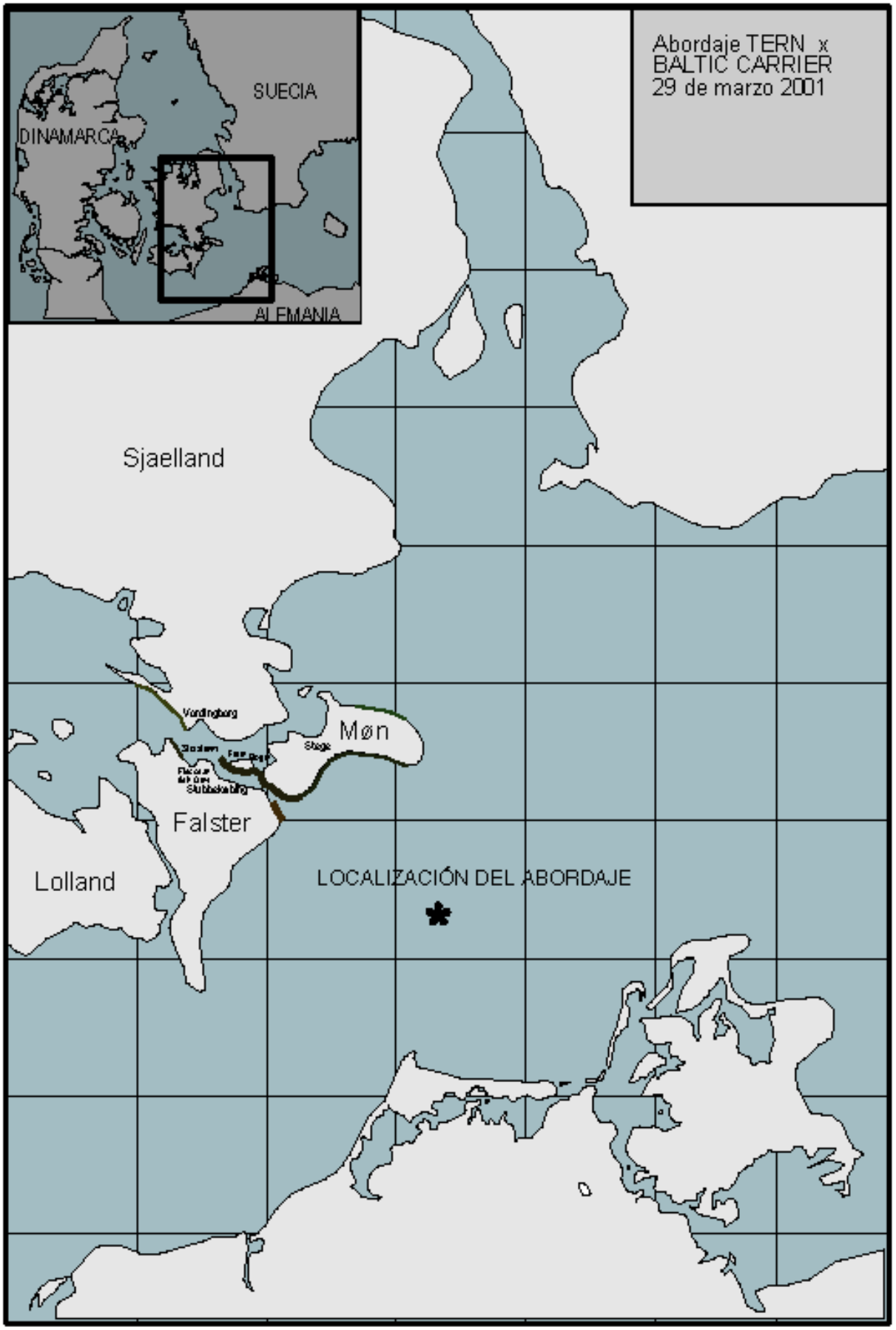
a) tomar nota de la información que consta en el presente documento;

b) considerar si está dispuesto a autorizar al Director a liquidar todas las reclamaciones derivadas de este siniestro; y

c) dar al Director las instrucciones que estime apropiadas respecto a este siniestro.

* * *

**ANEXO**


Abordaje TERN x
BALTIC CARRIER
29 de marzo 2001
SUECIA
DINAMARCA
ALEMANIA
Sjaelland
Vordingborg
Møn
Stege
Falster
Lolland
LOCALIZACIÓN DEL ABORDAJE