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

COMITÉ EJECUTIVO
14ª sesión
Punto 3 del orden del día

92FUND/EXC.14/2
12 octubre 2001
Original: INGLÉS

SINIESTROS QUE AFECTAN AL FONDO DE 1992

Nota del Director

Resumen:	Se presenta un resumen de todos los siniestros y todos los documentos presentados en este punto del orden del día.
Medidas que han de adoptarse:	Tomar nota de la información.

1 Introducción

1.1 La Resolución Nº5 del Fondo de 1992, por la que se constituye el Comité Ejecutivo, dispone que el Comité adoptará decisiones en lugar de la Asamblea sobre las cuestiones a que se refiere el artículo 18.7 del Convenio del Fondo de 1992, en particular sobre reclamaciones de indemnización.

1.2 No ha habido nuevos siniestros que hayan dado lugar a reclamaciones contra el Fondo de 1992 desde la 13ª sesión del Comité Ejecutivo celebrada en junio de 2001. Hay 10 siniestros que tuvieron lugar antes de la 13ª sesión, de los que se informa al Comité Ejecutivo.

2 Presentación de la documentación

2.1 La documentación presentada a la 14ª sesión del Comité Ejecutivo se ha estructurado del modo siguiente:

(a) siniestros respecto de los cuales se invita al Comité Ejecutivo a considerar sobre la base de un documento separado para cada siniestro; y

(b) siniestros que han sido agrupados por razones prácticas.

2.2 En los documentos abajo detallados, la conversión de monedas a libras esterlinas se ha efectuado – a menos que se indique lo contrario – sobre la base de los tipos de cambio en el momento de redactarse los respectivos documentos. No obstante, para sumas que representen pagos efectivos del Fondo de 1992, la conversión se ha efectuado al tipo de cambio del día de pago.

3 Resumen de los siniestros

La situación respecto a los siniestros que afectan al Fondo de 1992 puede resumirse así:

3.1 Documento 92FUND/EXC.14/3

- Siniestro en Alemania (1996): El 20 de junio de 1996 se halló que 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. Las autoridades alemanas han entablado acción judicial contra el propietario del buque tanque ruso *Kuzbass* (88 692 AB), del que se sospecha haber causado la contaminación. Las autoridades informaron al Fondo de 1992 que, si no prosperasen sus intentos de recobrar el costo de las operaciones de limpieza del propietario del *Kuzbass* y su asegurador, reclamarían contra el Fondo de 1992. El Fondo de 1992 intervino en el proceso para proteger sus intereses. Sobre la base de las pruebas presentadas por las autoridades alemanas, el Director considera que la contaminación fue causada por una descarga de petróleo crudo que se parece mucho al crudo Es Sider de un buque tanque y que el *Kuzbass* era el origen más probable de la contaminación. El asegurador del propietario del buque continúa sosteniendo que el *Kuzbass* no era el origen de la contaminación.

No se pide adoptar medidas.

3.2 Documento 92FUND/EXC.14/4

- *Nakhodka* (Japón 1997): Al 10 de octubre de 2001, se habían recibido 458 reclamaciones por un total de £198 millones. El total de los pagos a demandantes alcanzó un monto de £92 millones, incluyendo los efectuados por el propietario del buque y su asegurador por un total de £4 millones. Se prevé finalizar la evaluación de todas las reclamaciones pendientes para fines de 2001.

  Tuvieron lugar reuniones en septiembre y octubre de 2001 entre el Gobierno japonés, los FIDAC y el UK Club para discutir en detalle los aspectos técnicos de las reclamaciones relativas a la construcción y retirada de la calzada, incluida la cuestión de si las reclamaciones cumplían los criterios de admisibilidad estipulados por los Órganos Rectores de los FIDAC. Se han hecho adelantos y tendrán lugar nuevas conversaciones.

No se pide adoptar medidas.

3.3 Documentos 92FUND/EXC.14/5, 92FUND/EXC.14/5/Add.1, 92FUND/EXC.14/5/Add.2, y 92FUND/EXC.14/5/Add.3

- *Erika* (Francia 1999): Unas 19 800 toneladas de fueloil pesado se derramaron del *Erika* cuando se partió y se hundió en muy mal tiempo el 12 de diciembre de 1999. La sección de proa hundida contenía unas 6 400 toneladas de carga y la sección de popa otras 4700 toneladas. Se efectuaron operaciones para bombear los hidrocarburos restantes a la superficie durante el periodo comprendido entre junio y septiembre de 2000. Continúan las operaciones de limpieza en algunas zonas. Varios organismos públicos y entidades privadas han incoado acciones judiciales en Francia contra TotalFina, el propietario del *Erika*, el asegurador de la responsabilidad del *Erika* y la compañía gestora del buque, y la sociedad de clasificación. La sociedad de clasificación ha incoado acción judicial en Italia contra el Fondo de 1992, entre otros, solicitando una declaración de que dicha sociedad no era responsable del siniestro. El Fondo de 1992 ha recurrido en Francia contra la sociedad de clasificación.

La Autoridad Marítima de Malta y la Comisión Permanente de Investigación sobre Accidentes Marítimos de Francia han efectuado investigaciones sobre la causa del siniestro del *Erika.* Aunque los resultados de las dos investigaciones difieren en algún detalle, ambos órganos concluyen que el siniestro se debió a un fallo estructural como resultado de grave corrosión, particularmente en los tanques de lastre especializado del buque (documento 92FUND/EXC.14/5/Add.1).

Como se ha informado al Comité Ejecutivo en sesiones anteriores, se ha hecho una serie de alegaciones y amenazas contra el personal de la Oficina de Tramitación de Reclamaciones en Lorient, contra los expertos contratados por el Fondo de 1992 y contra el Director. Recientemente, se han hecho nuevas alegaciones acusando al Director de haber cometido fraude al convertir la cuantía máxima de indemnización pagadera en virtud del Convenio del Fondo de 1992, 135 millones de DEG, en francos franceses (documento 92FUND/EXC.14/5/Add.2).

Al 11 de octubre de 2001, se habían presentado 5 637 reclamaciones por un total de £82 millones. Unas 4 096 de estas reclamaciones (73%) se habían evaluado en un total de £26,5 millones, y se habían efectuado pagos por un total de £14,9 millones respecto de 2 857 reclamaciones. El Director propone que el nivel de los pagos se mantenga en el 80%. Se presentan para considerar su admisibilidad las reclamaciones por reducción de ingresos del impuesto de turismo y de ingresos del impuesto de aeropuerto (documento 92FUND/EXC.14/5Add.3).

Medidas que se piden:

- Revisar el nivel de los pagos del Fondo de 1992.
- Decisión sobre la admisibilidad de reclamaciones por reducción de ingresos de los impuestos de turismo y de aeropuerto.

3.4 Documento 92FUND/EXC.14/6

- *Al Jaziah 1* (Emiratos Árabes Unidos, 2000): El 24 de enero de 2000, el *Al Jaziah 1*, que transportaba fueloil, se hundió a la altura de Abu Dhabi, resultando de ello la pérdida de 100 - 200 toneladas de hidrocarburos y la consiguiente contaminación de zonas costeras. Unas 430 toneladas de hidrocarburos que quedaban a bordo fueron extraídas antes de poner el buque a flote y llevarlo a puerto. Los Órganos Rectores de los Fondos de 1992 y de 1971 decidieron que el *Al Jaziah 1* estaba comprendido dentro de la definición de 'buque' estipulada en los Convenios de Responsabilidad Civil de 1969 y de 1992, y en los Convenios del Fondo de 1971 y de 1992. Ambos Órganos Rectores decidieron asimismo que los Convenios del Fondo de 1971 y de 1992 eran aplicables al siniestro y que las responsabilidades debían distribuirse a partes iguales entre los dos Fondos. Fueron presentadas a los FIDAC cinco reclamaciones respecto a limpieza y medidas preventivas por un total de £1,4 millones. Dos reclamaciones han sido provisionalmente evaluadas en £330 000 y las tres reclamaciones restantes han sido liquidadas en £418 000.

No se pide adoptar medidas.

- *Zeinab* (Emiratos Árabes Unidos, 2001): El 14 de abril de 2001, el *Zeinab* fue arrestado por las Fuerzas marítimas de Interceptación multinacionales. Posteriormente el buque se hundió cerca de Dubai en circunstancias que se desconocen, resultando de ello la pérdida de unas 400 toneladas de hidrocarburos y la contaminación de la costa. Fueron extraídas del buque hundido unas 1 100 toneladas de hidrocarburos que permanecían a bordo. Los Órganos Rectores de los Fondos de 1971 y de 1992 decidieron que el *Zeinab* estaba comprendido dentro de la definición de 'buque' estipulada en los Convenios de Responsabilidad Civil de 1969 y de 1992, y en los Convenios del Fondo de 1971 y de 1992. Ambos Órganos Rectores decidieron asimismo que los Convenios del Fondo de 1971 y de 1992 eran aplicables al siniestro y que las responsabilidades debían distribuirse a partes iguales entre los dos Fondos. No obstante, ambos órganos decidieron no autorizar al Director a liquidar reclamaciones hasta que se conozcan las circunstancias exactas que rodean al hundimiento del buque, en particular si el Fondo podía ser exonerado de pagar indemnización por daños de contaminación conforme al artículo 4.2 a) de los Convenios del Fondo de 1971 y de 1992.

Si bien las investigaciones ulteriores del Director no han revelado los detalles que rodean el hundimiento del *Zeinab*, él opina que el arresto por las Fuerzas marítimas de Interceptación multinacionales no puede considerarse como "un acto de guerra, hostilidades, guerra civil o insurrección" y que los FIDAC no podrían invocar la defensa estipulada en el artículo 4.2 a).

Se han presentado reclamaciones por un total de £343 000 con respecto a operaciones de limpieza y se esperan más reclamaciones.

Medidas que se piden:

· Considerar si el siniestro del *Zeinab* fue resultado de un acto de guerra.

· Decidir si se ha de autorizar al Director a liquidar reclamaciones derivadas del siniestro.

3.5 Documento 92FUND/EXC.14/7

- *Natuna Sea* (Indonesia 2000): La encalladura del *Natuna Sea* en el Estrecho de Singapur produjo un derrame de unas 7 000 toneladas de petróleo crudo. Los hidrocarburos afectaron a Singapur, Malasia e Indonesia. Las reclamaciones de daños por contaminación en Malasia se han liquidado en un total de £426 000, holgadamente por debajo del límite aplicable al *Natuna Sea* conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1969. Las reclamaciones surgidas en Singapur e Indonesia llegan a un total de £136 millones, y por consiguiente tal vez el Fondo de 1992 tenga que efectuar pagos por daños de contaminación en Singapur.

No se pide adoptar medidas.

3.6 Documento 92FUND/EXC.14/8

- *Baltic Carrier* (Alemania 2001): El *Baltic Carrier* fue abordado por el granelero *Tern* en el Báltico frente a la costa de Alemania produciendo la fuga de unas 2500 toneladas de fueloil pesado. Los hidrocarburos afectaron a varias islas danesas. Se halló hidrocarburos que se cree eran originarios del *Baltic Carrier* en la costa sudoccidental de Suecia. Las operaciones de limpieza en el mar fueron efectuadas por navíos de Alemania, Dinamarca, y Suecia. Las operaciones de limpieza en tierra fueron emprendidas por las autoridades danesas. Se esperan reclamaciones de indemnización sustanciales por los costos de operaciones de limpieza. Al 28 de septiembre de 2001 se habían presentado 55 reclamaciones respecto a daños materiales y pérdidas económicas en los sectores de pesca y maricultura por un total de £2,4 millones, de las cuales 20 se habían liquidado en un total de £63 000. Todavía no es posible hacer una evaluación de la cuantía total de las reclamaciones o si el Fondo de 1992 tenga que efectuar pagos.

Parte de los hidrocarburos derramados del *Baltic Carrier* entraron en el tanque de pique de proa del *Tern*, parte de los cuales se derramaron posteriormente de este buque en Rostock (Alemania) y Ventspills (Letonia). El Director considera que el derrame en Rostock está comprendido en el ámbito de los Convenios de 1992, pero que se necesitan más detalles sobre los sucesos que llevaron al derrame en Ventspills antes de poder tomar una decisión sobre si ese derrame está comprendido en el ámbito de los Convenios.

Medidas que se piden:

- Decisión sobre si el derrame en Rostock está comprendido en el ámbito de los Convenios de 1992.

3.7 Documento 92FUND/EXC.14/9

- *Slops* (Grecia 2000): El *Slops* padeció un incendio y explosión cuando estaba fondeado en el puerto del Pireo (Grecia). En su sesión de junio 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 estos Convenios no eran aplicables a este siniestro. Un demandante que no había obtenido indemnización del propietario del *Slops* sostuvo que el navío estaba comprendido dentro de la definición de 'buque' y solicitó que su reclamación se sometiese a arbitraje obligatorio conforme al artículo 7.3 del Reglamento Interno del Fondo de 1992. Esta solicitud fue rechazada por el Comité Ejecutivo en su sesión de enero de 2001. El Director tiene entendido que el demandante puede entablar acción judicial contra el Fondo de 1992.

  No se pide adoptar medidas.

3.8 Documento 92FUND/EXC.14/10

- *Mary Anne* (Filipinas 1999): El *Mary Anne* se hundió a la entrada de la Bahía de Manila derramando una cantidad desconocida de fueloil intermedio. El asegurador del propietario del buque ha liquidado reclamaciones respecto a la remoción de hidrocarburos y limpieza por £1,8 millones. El asegurador ha informado al Fondo que no hay otras reclamaciones surgidas del siniestro. El asegurador ha sostenido que el propietario del buque estaba en contravención de la póliza de seguros y ha indicado que tal vez pida al propietario del buque y al Fondo de 1992 que le reembolsen las sumas pagadas en indemnización.

  No se pide adoptar medidas.

3.9 Documento 92FUND/EXC.14/11

- *Dolly* (Martinica 1999): El *Dolly* se hundió a 20 metros de profundidad con una carga de unas 200 toneladas de asfalto a bordo. Los peritos del Fondo de 1992 examinaron las propuestas hechas por tres compañías de salvamento sobre cómo eliminar la amenaza de contaminación por asfalto. La propuesta favorecida por el perito del Fondo de 1992 supondría volver a poner a flote los restos del naufragio, extraer la carga, y hundir intencionadamente el buque en aguas profundas. Las autoridades francesas también están a favor de volver a ponerlo a flote antes de extraer la carga, pero proponen desguazarlo en tierra en vez de hundirlo intencionadamente en el mar.

  No se pide adoptar medidas.

4 Medidas que ha de adoptar el Comité Ejecutivo

Se invita al Comité Ejecutivo a tomar nota de la información que consta en el presente documento.