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.14/3
9 octubre 2001
Original: INGLÉS

SINIESTROS QUE AFECTAN AL FONDO DE 1992

SINIESTRO EN ALEMANIA

Nota del Director

Resumen:	Se ha notificado al Fondo de 1992 que las autoridades alemanas han entablado acción judicial contra el propietario del buque que se sospecha que causó contaminación por hidrocarburos en Alemania en 1996. El Fondo de 1992 ha intervenido en los procedimientos.
Medidas que se han de adoptar:	Dar instrucciones al Director con respecto al siniestro.

1 El siniestro

1.1 Del 20 de junio al 10 de julio de 1996, 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 El Organismo Federal Marítimo e Hidrográfico de Alemania extrajo muestras de los hidrocarburos que fueron arrastrados a la orilla. Las autoridades alemanas han sostenido que las comparaciones con una base de datos químicos analíticos sobre crudos del Mar del Norte, elaborada originalmente por este Organismo, indicaron que la contaminación no fue causada por petróleo crudo de plataformas del Mar del Norte. El análisis químico indicó que los hidrocarburos de las muestras eran de origen libio.

1.3 Simulaciones de movimientos de corrientes y vientos, realizadas por ordenador por el Organismo Marítimo e Hidrográfico, indicaron que los hidrocarburos podían haber sido descargados entre el 12 y el 18 de junio de 1996, aproximadamente a 60 - 100 millas náuticas al noroeste de la isla de Sylt.

1.4 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^3 de hidrocarburos que no podían ser descargados por las bombas del buque.

1.5 El *Kuzbass* zarpó de Wilhelmshaven el 11 de junio de 1996 y pasó un punto de control cerca de la estación de Guardacostas de Dover el 14 de junio de 1996. Basándose en una evaluación de los datos facilitados por los Servicios de Información Marítima del Lloyd's, las autoridades alemanas han sostenido que no hubo otros movimientos de buques tanque con crudos libios a bordo durante el tiempo y en la zona en cuestión. Según las autoridades alemanas, los análisis de las muestras de hidrocarburos tomadas del *Kuzbass* se ajustaban a los resultados de los análisis de las muestras tomadas en el litoral contaminado.

1.6 Las autoridades alemanas se dirigieron al propietario del *Kuzbass* y pidieron que aceptase responsabilidad por la contaminación por hidrocarburos. Declararon que, si no se cumplía esto, las autoridades entablarían acción judicial contra él. El propietario del buque y su asegurador P & I, la West of England Ship Owners' Mutual Insurance Association (Luxemburgo) (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 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.

2.2 Si las autoridades alemanas cursasen una reclamación contra el Fondo de 1992, surgiría la cuestión de si habían probado que los daños resultaron de un siniestro en el que intervinieron uno o varios buques como se define en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (véase artículo 4.2 b) del Convenio del Fondo de 1992.

2.3 La definición de 'buque' en el Artículo I.1 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 abarca buques tanque sin carga en determinadas circunstancias y lo mismo hace, por referencia, la definición de buque en el Convenio del Fondo de 1992. El Artículo I.1 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 dice:

> 'Buque': toda 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, a condición de que el buque en el que se puedan transportar hidrocarburos y otras cargas sea considerado como tal sólo cuando esté efectivamente transportando hidrocarburos a granel como carga y durante cualquier viaje efectuado a continuación de ese transporte a menos que se demuestre que no hay a bordo residuos de los hidrocarburos a granel objeto de dicho transporte.

2.4 La cuantía de limitación aplicable al *Kuzbass* conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 se estima aproximadamente en 38 millones de DEG (£34 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 Flensburgo contra el propietario del buque y el West of England Club, reclamando indemnización por el costo de las operaciones de limpieza en una cuantía de DM2,6 millones (£830 000).

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 El propietario del *Kuzbass* y el West of England Club presentaron alegatos al Tribunal. La postura adoptada por el propietario y el Club se resume a continuación.

Los análisis químicos facilitados por las autoridades alemanas han indicado sólo que los hidrocarburos transportados en el *Kuzbass* y los hidrocarburos encontrados en tierra eran ambos originarios de Libia, sin manifestar que la composición química de los mismos era idéntica. Los análisis químicos llevados a cabo en nombre del propietario del buque y del Club demostraron, sin embargo, que los hidrocarburos no eran idénticos. En particular, estos últimos análisis demostraron que, si bien ambos hidrocarburos eran de origen libio, los hidrocarburos transportados por el *Kuzbass* eran crudos libios Brega, en tanto que los hidrocarburos contaminantes no lo eran.

Con respecto a la cuestión de si la contaminación por hidrocarburos pudiera haber sido causada por el lavado de los tanques del *Kuzbass*, normalmente el lavado de tanques se llevaría a cabo sólo en casos excepcionales, a saber si un tanque debía ser reparado o si se había de colocar a bordo otra carga que no debiese entrar en contacto con los residuos de la carga transportada en una travesía anterior. En el caso del *Kuzbass*, este buque tanque se dirigía al Mediterráneo a cargar petróleo crudo, y las condiciones de los tanques eran tales que no exigían lavado. Además, no habría sido técnicamente posible extraer mediante bombeo los hidrocarburos que quedaban a bordo.

En el período comprendido entre las 18:30 horas del 12 de junio de 1996 y las 19:00 horas del 13 de junio de 1996 el *Kuzbass* estaba fondeado para efectuar reparaciones en el sistema de enfriamiento del buque.

La ruta seguida por el *Kuzbass* era distante de las zonas donde se suponía que habían sido descargados en el mar los hidrocarburos que causaron la contaminación. Se han facilitado copias de las cartas de navegación rusas originales, el diario de navegación, y el diario de a bordo del buque, en apoyo de esta postura.

En cuanto a los datos facilitados por los Servicios de Información Marítima del Lloyd's indicando que no había otros movimientos de petroleros con crudos libios a bordo en junio de 1996 en la zona en cuestión, los informes de dichos Servicios de Información Marítima del Lloyd's abarcan solamente buques tanque cargados, y no facilitan información alguna sobre los movimientos de buques tanque sin carga, que son los que tienen mayor probabilidad de efectuar el lavado de tanques.

3.4 El propietario del buque y el West of England Club se han referido también a los resultados de la investigación de la policía alemana y del fiscal público italiano[<1>], los cuales, según el propietario y el Club, no han hallado ninguna prueba válida para apoyar la acusación contra el *Kuzbass*.

3.5 En su respuesta al Tribunal, las autoridades alemanas han señalado los puntos siguientes:

El *Kuzbass* había transportado petróleo crudo libio. Los análisis de las muestras de los hidrocarburos en las playas contaminadas habían dejado sentado que estos hidrocarburos eran también crudos libios. El *Kuzbass* era el único petrolero que pasaba por el Mar del Norte hacia la Bahía de Heligoland en junio de 1996. Existían pruebas a primera vista de que la contaminación sólo podía haber sido causada por el *Kuzbass*. El análisis llevado a cabo en nombre del propietario del buque y el Club no rebatía estas pruebas a primera vista. Era insostenible la afirmación del propietario del buque y el Club de que no eran idénticos los dos hidrocarburos, sobre la base de las normas científicas actuales. El *Kuzbass* tenía

<1> El puerto de descarga del siguiente cargamento estaba en Italia.

una fuga entre un tanque de decantación y un tanque de carga. Ya no se sostenía que la contaminación de hidrocarburos fue causada por el lavado de un solo tanque, sino que la contaminación fue causada por la descarga de lavazas. Hay que suponer, por tanto, que en un viaje cargado anterior se había infiltrado carga de petróleo crudo al tanque de decantación, que ya contenía lavazas originadas en lavados de tanques anteriores, dando como resultado una mezcla de lavazas altamente enriquecidas con petróleo crudo. El *Kuzbass* había descargado entonces esta mezcla en el viaje de Cuxhaven al Mediterráneo.

3.6 El Tribunal designó un perito para examinar los indicios en cuanto al origen de los hidrocarburos, y en particular si las muestras de la mezcla de hidrocarburos y arena contenían residuos de lavado de tanques y/o residuos de lavazas y si los residuos se originaron del petróleo crudo libio Brega. El perito concluyó que las muestras en cuestión contenían sin duda alguna residuos de petróleo crudo típicos de los hallados en los lavados de tanques (lavazas) de petroleros. Afirmó que no había indicios de fangos en las muestras. El perito expresó el parecer de que la cantidad de petróleo recuperado (es decir varios cientos de toneladas) descartaba que los fangos de hidrocarburos hubiesen contribuido a la contaminación. Sobre la base del examen efectuado por el Organismo Federal Marítimo e Hidrográfico, los hidrocarburos en cuestión eran, en su opinión, sin duda alguna petróleo crudo libio, pero no era posible relacionar este petróleo con un pozo concreto. El experto manifestó asimismo que no era posible determinar si la contaminación fue causada por la carga transportada por el *Kuzbass* sin tener acceso a muestras tomadas de su tanque de decantación.

3.7 El propietario del buque y el West of England Club han concordado con la conclusión del perito, en particular que el petróleo era originario de Libia pero no se podía atribuir a un pozo concreto libio, que era imposible atribuir los hidrocarburos a un buque concreto si no se disponía de ninguna muestra del buque, y que nunca se extrajeron tales muestras del *Kuzbass* incluso si surgió la oportunidad de hacerlo cuando el buque fue inspeccionado en Italia en julio de 1996 por las autoridades alemanas, que decidieron no exigir tales muestras. Han manifestado asimismo que la conclusión del perito de que las muestras tomadas de las playas contenían características típicas de residuos del lavado de tanques, pero ninguna característica de fangos, no conducía a nada nuevo, ya que todos los petroleros que pasaron por el Mar del Norte en la fecha pertinente podían haber lavado sus tanques y causado la contaminación. El propietario del buque y el West of England P & I Club han sostenido en todo momento que las pruebas disponibles muestran que la contaminación por hidrocarburos no fue causada por hidrocarburos del *Kuzbass*.

3.8 Las autoridades alemanas han presentado observaciones sobre el informe del perito en cuanto al origen de los hidrocarburos. Las autoridades han sostenido que, basándose en los resultados del perito y las pruebas disponibles, la contaminación debe haber sido causada por el *Kuzbass*. También han argumentado que el Servicio de Información Marítima del Lloyd's sobre movimientos de buques tanque en el Mar del Norte, así como un análisis de las exportaciones de petróleo crudo libio, mostraban claramente que en junio de 1996 ningún petrolero distinto del *Kuzbass*, procedente directamente de Libia con un cargamento de petróleo crudo libio, navegó de la Bahía de Heligoland y a lo largo de las costas alemanas y holandesas, con sus tanques de carga conteniendo residuos de petróleo crudo libio. Las autoridades han manifestado que reparaciones urgentes de un tanque de carga agrietado habían necesitado la limpieza del tanque.

3.9 El propietario del buque y el West of England Club han presentado también un informe basado en la labor conjunta realizado por un antiguo jefe de máquinas del propietario del buque y por un perito independiente que habían examinado el diario de máquinas del *Kuzbass* y otros documentos técnicos. Ambos manifestaron que, según el diario de máquinas, no se había registrado actividad de bombeo de carga o de lastre desde la conclusión de la descarga en Wilhemshaven hasta la conclusión de los trabajos de mantenimiento, que el uso de las bombas de carga o de lastre hubiera sido imposible durante el tiempo en que tenían lugar las reparaciones, y que, según las anotaciones del diario de navegación, la nave estaba fondeada para el

mantenimiento esencial del sistema de enfriamiento del buque desde las 18:30 horas del 12 de junio de 1996 hasta las 19:00 horas del 13 de junio de 1996.

3.10 Las autoridades alemanas han impugnado dicho informe del jefe de máquinas, en particular su interpretación de la anotación del diario de navegación relativa a los supuestos trabajos de mantenimiento. Las autoridades han explicado por qué, en su opinión, ningún otro buque tanque distinto del *Kuzbass* podía haber causado la contaminación.

3.11 Se espera que el Tribunal decida en un futuro próximo acerca del procedimiento para tramitar el caso.

4 Consideraciones del Director

4.1 El Director está de acuerdo con las conclusiones del perito judicial. El Director ha estudiado también los datos analíticos presentados por el Organismo Federal Marítimo e Hidrográfico de Alemania, en particular los espectrogramas de masas de las muestras de contaminación que, en su opinión, muestran un parecido extraordinario con el crudo libio Es Sider y no con el crudo libio El Brega, que es el crudo que transportó el *Kuzbass* en la travesía inmediatamente anterior a la del supuesto delito de contaminación.

4.2 Con arreglo al calendario de exportaciones de crudo libio producido por los Servicios de Información Marítima de Lloyds, antes de transportar la carga de crudo El Brega a Willhemshaven, el *Kuzbass* había transportado dos cargas de crudo Es Sider (cargado el 14 de febrero y el 28 de marzo de 1996) y una carga de crudo Ras Lanuf (cargado el 22 de febrero de 1996). Si el *Kuzbass* hubiese sido la fuente de la contaminación, y si ésta se hubiese debido a la descarga por la borda de lavazas acumuladas durante varias travesías, esto podría explicar, en opinión del Director, porqué los espectrogramas de masa de las muestras de contaminación se parecían más a los espectrogramas de masas del crudo Es Sider.

4.3 Basándose en las pruebas presentadas por las autoridades alemanas, el Director considera que la contaminación fue causada por una descarga de petróleo crudo muy parecido al crudo Es Sider procedente de un buque tanque y que el *Kuzbass* fue la fuente de contaminación más probable.

5 Avances recientes

5.1 El Director ha mantenido recientemente deliberaciones informales con el West of England Club respecto a las pruebas presentadas al Tribunal.

5.2 No obstante, el West of England Club ha informado al Fondo de 1992 que basándose en todas las pruebas disponibles, sigue afirmando que el *Kuzbass* no fue el causante de la contaminación.

5.3 Habida cuenta de la postura adoptada por el propietario del buque y el West of England Club, el Director ha decidido que las cuestiones relacionadas con la responsabilidad tendrán que ser resueltas por los tribunales alemanes.

6 Medidas que ha de adoptar el Comité Ejecutivo

Se invita al Comité Ejecutivo a que tenga a bien:

(a) tomar nota de la información facilitada en este documento; y

(b) dar al Director las instrucciones que juzgue oportunas con respecto a este siniestro.