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.14/7
10 octubre 2001
Original: INGLÉS

SINIESTROS QUE AFECTAN AL FONDO DE 1992

NATUNA SEA

Nota del Director

Resumen:	Como consecuencia de la encalladura del *Natuna Sea* en el Estrecho de Singapur se derramaron unas 7 000 toneladas de petróleo crudo. El derrame afectó a Singapur, Malasia e Indonesia. No es posible predecir el nivel de reclamaciones de indemnización en esta fase. Las reclamaciones por daños debidos a la contaminación en Malasia se han liquidado dentro del límite aplicable al *Natuna Sea* en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969. El total de las reclamaciones por daños por contaminación en Singapur e Indonesia excede del límite aplicable al buque en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992. Por consiguiente, puede que se exija que el Fondo de 1992 efectúe pagos por daños por contaminación en Singapur.
Medidas que se han de adoptar:	Tómese nota de la información.

1 El siniestro

1.1 El 3 de octubre de 2000 el buque tanque de Panamá *Natuna Sea* (51 095 AB) encalló en el Estrecho de Singapur a la altura de Batu Behanti, Indonesia. El buque transportaba una carga de 70 000 toneladas de petróleo crudo Nile Blend cuando se produjo el siniestro. Como resultado de la encalladura se derramaron unas 7 000 toneladas de petróleos crudos. La nave fue alijada de su carga restante y puesta a flote sin que se produjera un nuevo derrame importante el 12 de octubre de 2000.

1.2 El *Natuna Sea* está inscrito en la London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Ltd (London Club).

1.3 Los FIDAC supervisaron las operaciones de respuesta al derrame mediante expertos de la International Tankers Owners Pollution Federation Ltd. (ITOPF), que llegaron al lugar el 4 de octubre de 2000, y una red de inspectores locales.

2 Gravedad de la contaminación

Los hidrocarburos oscilaron con las mareas, pero por lo general se desplazaron lentamente hacia el este. En el lado de Singapur del Estrecho, varias islas resultaron afectadas por la contaminación, incluida la isla turística de Sentosa, la isla de Saint Johns, el faro de Raffles y las islas Sisters de Hantu y Kusu. Asimismo el litoral se manchó también de hidrocarburos en la costa sudeste de la Isla de Singapur. Varias islas indonesias del Estrecho de Singapur resultaron afectadas asimismo por los hidrocarburos. Las mayores acumulaciones se produjeron en la costa septentrional de Pulau Batam. Asimismo, los hidrocarburos afectaron al extremo meridional de la Península de Johor, en Malasia.

3 Operaciones de limpieza

Singapur

3.1 La Autoridad Marítima y Portuaria de Singapur dirigió la respuesta, que en un principio se centró en la aspersión de dispersantes. El gestor local del *Natuna Sea* participó en las operaciones de limpieza contratando a varios contratistas locales, entre ellos East Asia Response Ltd (EARL) y Singapore Oil Spill Response Centre. También se desplegó equipo de limpieza de las reservas de la Asociación del Petróleo de Japón en Singapur.

3.2 Se desplegaron varias gabarras equipadas con cucharas mecánicas o raseras ideadas para hidrocarburos viscosos y una gran flota de pequeñas embarcaciones utilizando palas y redes en el Estrecho de Singapur para recuperar los hidrocarburos flotantes. La Autoridad Marítima Portuaria ayudó en la eliminación de hidrocarburos y desechos oleosos sin tener en cuenta si se habían recogido fuera o dentro de las aguas de Singapur. Los hidrocarburos se ensacaron y se procedió a su eliminación a través de una compañía de Singapur.

3.3 Al 12 de octubre de 2000 quedaban pocos hidrocarburos en el mar y los esfuerzos se centraron en la limpieza de las costa. Se contrataron a unas 260 personas para la limpieza de la costa. Los desechos oleosos generados de estas operaciones fueron tratados por contratistas nombrados por el gestor del *Natuna Sea*.

Indonesia

3.4 El gestor del *Natuna Sea* contrató a un contratista local para organizar la limpieza de la orilla utilizando mano de obra local de más de 320 personas para recoger hidrocarburos y restos oleosos, que se ensacaron para su almacenamiento temporal en una escombrera local. Posteriormente se eliminaron en sitio de evacuación en tierra en Singapur mientras que se limpió el lugar original y se reconstituyó el paisaje.

Malasia

3.5 El Departamento Marino de Malasia se encargó de las operaciones en el mar y movilizó un reducido número de naves pesqueras para recoger hidrocarburos utilizando palas y redes

3.6 El Departamento de Medio Ambiente organizó las operaciones de limpieza de la orilla utilizando una combinación de técnicas manuales y mecánicas. Unas 400 personas, muchas de ellas voluntarias, intervinieron en estas operaciones.

4 Impacto del derrame

Singapur

4.1 Las bateas flotantes de una piscifactoría de la Isla St Johns quedaron fuertemente afectadas por los hidrocarburos, dando pie a preocupaciones de que los peces prodrían haber quedado contaminados. El propietario de la piscifactoría, asistido por una mano de obra reducida provista por el gestor del *Natuna Sea*, emprendió la limpieza de las bateas, e intentó reducir al mínimo la contaminación de los peces añadiendo el alimento bajo la superficie del agua.

4.2 Se notificó una disminución del número de visitantes a la isla de veraneo de Sentosa. Una laguna de esta isla, que alberga un delfinario, quedó ligeramente contaminada con una capa fina de hidrocarburos, y se tomó medidas para limitar un nuevo ingreso de hidrocarburos alejando la toma de agua del delfinario mar adentro.

4.3 Se notificó que los cascos de varias embarcaciones en el Estrecho de Singapur habían quedado embadurnados de petróleo y se han presentado reclamaciones por concepto de limpieza a los gestores del *Natuna Sea* (véase sección 6).

Indonesia

4.4 Los hidrocarburos afectaron a los sectores de la pesca y la acuicultura, y miles de pescadores que practican la pesca artesanal presentaron reclamaciones por contaminación de los aparejos e interrupción de negocios. Las repercusiones fueron más graves a lo largo de la costa septentrional de Pulau Batam y en torno a las islas de las proximidades en las que el grado de contaminación fue el más elevado.

Malasia

4.5 Se notificó que el derrame tuvo repercusiones en las actividades de pesca, aunque se creía que algunos pescadores habían mitigado sus pérdidas pescando en otras zonas.

5 Aplicabilidad de los Convenios

5.1 El *Natuna Sea* estaba matriculado en Panamá, que en el momento del siniestro era Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y en el Convenio del Fondo de 1992.

5.2 Singapur es Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y en el Convenio del Fondo de 1992. Indonesia es Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 pero no es Parte en el Convenio del Fondo de 1992. Malasia es Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 y en el Convenio del Fondo de 1971, pero no en los Convenios de 1992.

5.3 A consecuencia de ser aplicables al siniestro dos regímenes diferentes, el propietario del buque tal vez tenga que establecer dos fondos de limitación, uno en Malasia y otro en Singapur o Indonesia. La cuantía de limitación aplicable al *Natuna Sea* en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 es aproximadamente 22,4 millones DEG (£17 millones) y en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 aproximadamente 6,1 millones DEG (£5,4 millones).

5.4 Las reclamaciones por daños debidos a la contaminación en Indonesia en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 competirán con reclamaciones por daños debidos a la contaminación en Singapur conforme al mismo Convenio y podrían en último término ser pertinentes para determinar si el Fondo de 1992 tendrá que pagar indemnización por daños debidos a la contaminación en Singapur. Si la cuantía total de las reclamaciones por daños debidos a la contaminación en Malasia excediese de la cuantía de limitación aplicable al *Natuna Sea* en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969, el Fondo de 1971 tendría que pagar indemnización.

5.5 En sus sesiones de octubre de 2000 el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 y el Consejo Administrativo del Fondo de 1971 autorizaron al Director en nombre de los respectivos Fondos a proceder a la liquidación final de todas las reclamaciones resultantes del siniestro del *Natuna Sea* en la medida en que las reclamaciones no planteasen cuestiones de principio que no hubiesen sido resueltas por cualquiera de los Órganos Rectores del Fondo de 1971 o del Fondo de 1992 (documentos 92FUND/EXC.9/12, párrafo 3.7.11 y 71FUND/AC.2/A.23/22, párrafo 17.14.12).

6 Reclamaciones de indemnización

Singapur

6.1 La ITOPF evaluó provisionalmente una reclamación de EARL por US$1,4 millones (£1 millón) por un total de US$400 000 a la espera de que se presente más información en apoyo de la reclamación. Posteriormente el London Club liquidó la reclamación por la cuantía reclamada. El Fondo de 1992 no tomó parte en la liquidación. EARL ha presentado una nueva reclamación por US$16 000 (£118 000) respecto al equipo de limpieza dañado. El London Club sostiene que los aseguradores del equipo deberán pagar esta reclamación.

6.2 La ITOPF evaluó provisionalmente una reclamación de la Autoridad Marítima Portuaria respecto a su propio personal y recursos por un valor de S$2,5 millones (£950 000) por un total de S$210 000 (£80 000) a la espera de que se presenten más datos sobre la reclamación. La Autoridad Marítima Portuaria no ha presentado más documentos.

6.3 La ITOPF evaluó provisionalmente reclamaciones por un total de S$1,3 millones (£50 000) respecto a contratistas contratados por la Autoridad Marítima Portuaria para asistir en las operaciones de limpieza en S$234 000 (£89 000) a la espera de más documentos de apoyo a las reclamaciones. Los corresponsales del London Club están negociando con los contratistas por separado basándose en las evaluaciones de la ITOPF.

6.4 Una piscifactoría que sufrió daños graves a causa del derrame presentó una reclamación por S$140 000 (£53 000). El London Club liquidó dicha reclamación por S$95 000 (£36 000).

6.5 La ITOPF ha evaluado provisionalmente en S$12 400 (£5 000), una reclamación presentada por un organismo gubernamental sobre alimentación y veterinaria por S$56 000 (£21 000) con respecto a bateas manchadas de hidrocarburos.

6.6 Sentosa Development Corporation ha presentado una reclamación por S$800 000 (£303 000) respecto a su participación en las operaciones de limpieza de la costa, incluida la sustitución de una barrera de contención de hidrocarburos que estaba dañada. La ITOPF está evaluando esta reclamación.

6.7 El London Club ha reembolsado a los gestores del *Natuna Sea* US$8,7 millones (£6,2 millones) respecto a los pagos efectuados a diversos contratistas en Singapur e Indonesia. El Fondo de 1992 no ha recibido ningún documento en apoyo de estos pagos.

Indonesia

6.8 Las autoridades gubernamentales han presentado reclamaciones por un total de Rp 21 000 millones (£2,3 millones) con respecto a las operaciones de limpieza, eliminación de desechos y los costos incurridos al cotejar las reclamaciones del sector de las pesca. La ITOPF evaluó la reclamación en Rp 1 073 millones (£116 000).

6.9 El London Club ha liquidado una reclamación por Rp 811 millones (£88 000) presentada por una empresa petrolera indonesa que participó en la limpieza por Rp 339 millones (£37 000).

6.10 La ITOPF evaluó reclamaciones del sector pesquero por un total de Rp 102 000 millones (£11 millones) en Rp 19,3 millones (£2,1 millones). En diciembre de 2000 el London Club efectuó un pago parcial de US$1,5 millones (£1,1 millones) con respecto a estas reclamaciones.

6.11 Las autoridades indonesias han presentado reclamaciones por un total de Rp 1 058 000 millones (£114 millones) por supuestos daños al ecosistema ribereño entre los que cabe mencionar manglares, corales y playas turísticas. No se ha presentado documentación en apoyo de estas reclamaciones.

Malasia

6.12 El London Club liquidó reclamaciones por operaciones de limpieza que ascendían a RM 1,4 millones (£270 000) por un total de RM 1,3 millones (£251 000) y reclamaciones del sector pesquero que ascendían a RM 905 000 (£175 000) por la cuantía reclamada. No se prevén más reclamaciones.

7 Probabilidad de que participen el Fondo de 1971 y el Fondo de 1992

7.1 Se han liquidado todas las reclamaciones por daños debidos a contaminación por hidrocarburos en Malasia por un total de aproximadamente £462 000. Se calcula que la cuantía de limitación aplicable al *Natuna Sea* en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 es de £5,4 millones. Por consiguiente, no se recurrirá al Fondo de 1971 para que efectúe pago alguno con respecto a la indemnización en virtud del artículo 5.1 del Convenio del Fondo de 1971.

7.2 Las reclamaciones presentadas en Singapur ascienden a un total de US$10,3 millones y S$4,75 millones (£9,1 millones). Las reclamaciones presentadas en Indonesia ascienden a un total de Rp 2 181 000 millones (£127 millones).

7.3 Por consiguiente, existe una posibilidad de que el total de las reclamaciones admisibles por daños por contaminación en Sigapur e Indonesia exceda de la cuantía de limitación aplicable al *Natuna Sea* en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y de que se recurra al Fondo de 1992 para que efectúe pagos respecto a los daños debidos a contaminación en Singapur.

8 Medidas que han de adoptar los órganos rectores

Se invita a la Asamblea y al Comité Ejecutivo a que tengan a bien:

(a) tomar nota de la información facilitada en el presente documento;

(b) impartir al Director las instrucciones que juzgue oportunas con respecto a este siniesto.