



COMITÉ EJECUTIVO
14ª sesión
Punto 3 del orden del día

92FUND/EXC.14/8
2 octubre 2001
Original: INGLÉS

SINIESTROS QUE AFECTAN AL FONDO DE 1992

BALTIC CARRIER

Nota del Director

Resumen:

El buque tanque *Baltic Carrier* tuvo un abordaje con el granelero *Tern* 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 islas danesas. La limpieza en el mar fue llevada a cabo por buques de Alemania, Dinamarca, y Suecia. La limpieza en tierra fue efectuada por las autoridades danesas. Se esperan reclamaciones sustanciales de indemnización por el costo de las operaciones de limpieza. Se han presentado reclamaciones respecto a daños materiales y pérdida de ingresos en los sectores de pesca y maricultura. Aún no es posible calcular la cuantía total de las reclamaciones ni si el Fondo de 1992 tendrá 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 Ventspils (Letonia).

Medidas que han de adoptarse:

- a) Tomar nota de lo informado; y
- b) decidir si el derrame en Rostock está comprendido en el ámbito de los Convenios de 1992.

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 20m² 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 Szczecin (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 hidrocarburos flotando frente a las islas de Møn y Falster así como en los brazos de mar entre Falster, Sjælland y Møn. 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 especial de la Unión Europea asistió al lugar del derrame para evaluar las operaciones 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 Tanto el *Baltic Carrier* como el *Tern* estaban inscritos en Assuranceforeningen Gard (el Gard Club).
- 1.7 Expertos de la International Tanker Owners Pollution Federation Ltd (ITOPF) se personaron al lugar del siniestro en representación del Gard Club y del Fondo de 1992.

2 Operaciones de limpieza en Dinamarca

- 2.1 La Guardia Costera danesa respondió al derrame con siete de sus navíos de respuesta contra la contaminación por 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 marino en la zona del Mar Báltico (Convención de Helsinki).
- 2.2 Debido a la naturaleza de los hidrocarburos, se emplearon cucharas mecánicas con mejores resultados 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 hábitat de aves.
- 2.4 Como los hidrocarburos alcanzaron una serie de zonas de aguas someras, no había más que una posibilidad limitada 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 hidrocarburos. Sin embargo, en muchas zonas estos botes ni siquiera pudieron funcionar.
- 2.5 La respuesta en el mar terminó el 2 de abril de 2001, cuando se comprobó que no se podía encontrar más hidrocarburos flotando en mar abierta accesible a grandes buques. Llegado el 6 de abril, todos los navíos de respuesta habían descargado los hidrocarburos recogidos en gabarras de almacenamiento temporal. Un navío danés se mantuvo en espera algún tiempo más, 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 a la contaminación por hidrocarburos 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 (por ejemplo 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 de las orillas a escala fina, y solicitaron asistencia de la Agencia para la coordinación de las operaciones.
- 2.9 Los trabajos de limpieza, inclusive la limpieza a escala fina del litoral y la remoción de los desechos oleosos concluyeron en el verano.
- 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. Los hidrocarburos y los residuos embarznados recobrados de las orillas fueron transferidos a un almacenamiento temporal en gabarras y en tierra.
- 2.11 En armonía con la política danesa, la mayor parte de los hidrocarburos y los residuos oleosos recogidos fueron eliminados mediante incineración.
- 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 llevó a cabo el lavado de aves. Se consideró además que muchas aves habrían muerto antes de que pudieran llevarse a instalaciones de lavado.

3 Contaminación en Suecia

- 3.1 En la 13ª sesión del Comité Ejecutivo, la delegación observadora de Suecia indicó que se habían encontrado hidrocarburos que se pensaba procedían del *Baltic Carrier* en la costa sudoeste de Suecia y que se habían emprendido operaciones de limpieza para eliminar los hidrocarburos. Asimismo, la delegación señaló que aún no había finalizado el análisis de los hidrocarburos pero que, si los hidrocarburos contaminantes resultaban ser los mismos que los hidrocarburos procedentes del *Baltic Carrier*, el Servicio de Guardacostas de Suecia y las autoridades locales tenían la intención de presentar reclamaciones relativas a las operaciones de limpieza.
- 3.2 No se ha recibido más información respecto a ninguna reclamación por operaciones de limpieza en Suecia.

4 Contaminación por hidrocarburos en Rostock y Ventspills

- 4.1 El *Tern* sufrió graves daños en la proa por encima y por debajo de la línea de flotación, llevando a la inundación del pique de proa del buque. Parte de la carga de hidrocarburos derramados por el *Baltic Carrier* entraron en el tanque de pique de proa del *Tern* inmediatamente después del abordaje. El día del abordaje el *Tern* se dirigía a Rostock (Alemania) donde se descubrió que unas 230 toneladas de carga del *Baltic Carrier* quedaron atrapadas en el tanque de pique de proa del *Tern*. Durante la estancia de este buque en Rostock se le limpió la proa y se le extrajo la mayor parte de los hidrocarburos del tanque de pique de proa. Tuvo lugar un derrame de hidrocarburos de menor importancia en Rostock. Los bomberos locales emprendieron operaciones de limpieza a un costo de DM 600 (£200). Se tiene entendido que las autoridades alemanas no piensan llevar a cabo una investigación sobre los sucesos que condujeron al derrame.

- 4.2 Tras haberse redistribuido unas 800 toneladas de carga de azúcar del *Tern* para asentar el buque a popa, se obtuvo autorización de Clase para que el buque se dirigiese, escoltado por un remolcador, a su puerto de descarga de Ventspills (Letonia). El *Tern* descargó su carga en Ventspills del 5 al 17 de Mayo de 2001 y en estas fechas se produjo una nueva fuga de hidrocarburos del *Baltic Carrier*.
- 4.3 El Gard Club contrató a un contratista local de Ventspills para que emprendiera operaciones de limpieza en Ventspills y para que retirara los hidrocarburos restantes del tanque de pique de proa del *Baltic Carrier*. Se retiraron aproximadamente 95 toneladas de hidrocarburos del tanque averiado. El Gard Club ha recibido reclamaciones por daños debidos a contaminación de la Autoridad Portuaria de Ventspills así como de los propietarios de la terminal a lo largo de la cual ocurrió el derrame, de la Organización del Medio Marino, un puerto de yates, pescadores y los propietarios de otras embarcaciones que se encontraban en el puerto en ese entonces. Se tiene entendido que el Club piensa liquidar las reclamaciones de contaminación por hidrocarburos en las mejores condiciones posibles, sin consultar al Fondo de 1992. Evidentemente el Fondo no estará obligado por ninguna liquidación que efectúe el Club.
- 4.4 En su 13ª sesión el Comité Ejecutivo consideró la cuestión de si el derrame de hidrocarburos del *Baltic Carrier* procedentes del *Tern* estaba comprendido dentro del ámbito de aplicación de los Convenios de 1992 o, en otras palabras, hasta dónde llegaba la responsabilidad del buque que originalmente transportaba hidrocarburos. Se observó que el *Tern* era un granelero y por consiguiente no era un 'buque' a los efectos del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992.
- 4.5 El Comité tomó nota de que, 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. También señaló el Comité que 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) y que 'siniestro' significaba 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).
- 4.6 El Comité tomó nota de que los hidrocarburos derramados en Rostock y Ventspills procedían del *Baltic Carrier* y habían causado daños por impurificación fuera de este buque, y de que, en opinión del Director, 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, no cabría duda alguna de que los Convenios de 1992 hubieran sido de aplicación a ese derrame.
- 4.7 El Comité examinó la cuestión de si el hecho de que se hubiese movido el *Tern* con los hidrocarburos del *Baltic Carrier* en el tanque de pique de proa antes de que dichos hidrocarburos se derramasen en el mar en Rostock implicase que este derrame no fuese causado por una serie de acaecimientos de origen común, es decir el abordaje. El Comité tomó nota de que, como había sido necesario y prudente llevar el *Tern* a Rostock para su inspección, el Director consideraba que existía un nexo causal suficientemente estrecho entre el abordaje y los daños por contaminación causados en Rostock y que este derrame estaba comprendido dentro del ámbito de aplicación de los Convenios de 1992.
- 4.8 El Comité tomó nota de que, en lo que respecta al derrame en Ventspills, la situación era, en opinión del Director, diferente ya que no había sido consecuencia previsible del abordaje que los hidrocarburos originarios del *Baltic Carrier* ocasionasen daños por contaminación en Letonia. Se señaló que se sabía en el momento de la salida de Rostock que quedaban hidrocarburos del *Baltic Carrier* a bordo del *Tern*. El Comité tomó nota de la opinión del Director de que la travesía desde Rostock a Ventspills constituiría un factor interpuesto que rompería el nexo causal entre el abordaje y los daños por contaminación en Ventspills, y que el derrame en Ventspills constituía, 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 Comité tomó nota de que el Director consideraba que, por lo tanto, este último derrame de hidrocarburos no se encontraba dentro del ámbito de aplicación de los Convenios de 1992 y que la responsabilidad de daños por contaminación en Ventspills no iba a recaer en el propietario del *Baltic Carrier* sino que debería determinarse conforme al derecho consuetudinario.

- 4.9 Una serie de delegaciones opinó que no era previsible que el abordaje entre el *Baltic Carrier* y el *Tern* ocasionase la contaminación en Ventspills y que la travesía del *Tern* de Rostock a Ventspills constituyó un factor interpuesto que rompió el nexo causal entre el abordaje y los daños por contaminación en Ventspills.
- 4.10 Otras delegaciones consideraban que, antes de que se pudiese adoptar una decisión acerca del ámbito de aplicación de los Convenios de 1992 a los derrames de Rostock y Ventspills, sería necesario establecer la cadena precisa de acontecimientos que condujeron a los derrames.
- 4.11 Una delegación consideró que no había una respuesta clara con respecto a la pregunta, pero que se podría discutir que el *Tern* era sólo un agente que transportaba hidrocarburos a otro lugar y que la nave no era diferente a ningún otro agente. En la opinión de dicha delegación, el hecho de que se hubiese movido el buque de un lugar a otro no debía ser el factor determinante, sino más bien si la contaminación en Ventspills era previsible, y que el elemento decisivo era la cuestión de si la contaminación resultante se había producido como consecuencia de negligencia ordinaria o grave. Esa delegación consideró que una negligencia grave sería suficiente para romper la cadena causal, mientras que una negligencia ordinaria no lo sería, pero que no había suficiente información con respecto a los derrames en Rostock y Ventspills para determinar el grado de negligencia.
- 4.12 El Comité Ejecutivo decidió que era prematuro adoptar una decisión sobre el ámbito de aplicación de los Convenios de 1992 más allá de los daños por contaminación producidos como resultado del derrame de hidrocarburos que tuvo lugar en el lugar del abordaje, y que la decisión sobre la cuestión de si los Convenios se aplicaban también a los derrames en Rostock y Ventspills debía aplazarse hasta la próxima sesión. El Comité encargó al Director que investigara más a fondo la cadena de acontecimientos que condujo a los derrames en Rostock y Ventspills (documento 92FUND/EXC.13/7, párrafo 3.3.29).
- 4.13 El Director ha continuado sus investigaciones, pero hasta ahora no ha logrado obtener más información respecto a los derrames en ambos puertos.
- 4.14 Como se menciona en el párrafo 4.1, en lo referente al derrame en Rostock parece que las autoridades alemanas efectuarán una investigación sobre las circunstancias que rodean al derrame. Con todo, es opinión del Director que, dado el hecho de que la proa del *Tern* estaba abierta al mar y que el tanque de pique de proa contenía hidrocarburos derramados del *Baltic Carrier*, el derrame menor en Rostock fue probablemente inevitable y constituía una consecuencia inevitable del siniestro original. Por esta razón el Director sigue opinando que este derrame está comprendido dentro del ámbito de los Convenios de 1992.
- 4.15 El Director continúa sus investigaciones sobre la causa del derrame en Ventspills. Considera que, hasta que se disponga de más pormenores en cuanto a los acontecimientos que llevaron al derrame, es prematuro que el Comité Ejecutivo adopte una decisión sobre si dicho derrame está comprendido dentro de los Convenios de 1992.

5 Reclamaciones de indemnización

- 5.1 El Comité decidió en su 13^a sesión autorizar al Director a efectuar una liquidación final en nombre del Fondo de 1992 de todas las reclamaciones de daños por contaminación en Suecia y Dinamarca derivados del *Baltic Carrier* (documento 92FUND/EXC.13/7, párrafo 3.3.19).

- 5.2 Se ha nombrado expertos para evaluar las reclamaciones de indemnización. Una vez evaluadas las reclamaciones por los expertos, los informes de estos se presentan al Gard Club y al Fondo de 1992 para su examen y aprobación.
- 5.3 Al 28 de septiembre de 2001 se había presentado 55 reclamaciones respecto a daños materiales y pérdidas económicas en los sectores de pesca y maricultura por un total de Dkr 28,9 millones (£2,4 millones).
- 5.4 Veinte reclamaciones, principalmente por daños materiales, se han liquidado en Dkr 750 000 (£63 000). Las reclamaciones de daños materiales se referían a desperfectos físicos en tierras de labor y jardines particulares resultantes de las operaciones de limpieza, y la contaminación de barcos de pesca, aparejos de pesca e instalaciones de maricultura. Las reclamaciones respecto a desperfectos en tierras de labor y jardines han sido evaluadas en armonía con las directrices empleadas por compañías de telecomunicaciones danesas para el pago de indemnización por daños causados por operaciones de tendido de cables. Las reclamaciones por contaminación de aparejos de pesca han sido evaluadas sobre la base de los costos de sustitución tras tener en cuenta la edad del equipo embadurnado y su duración normal. Algunas de estas reclamaciones han dado origen también a reclamaciones por pérdidas económicas.
- 5.5 Tres piscifactorías han presentado reclamaciones por Dkr 26,5 millones (£2,3 millones). Quedaron embadurnadas las jaulas flotantes de tres piscifactorías. En el momento de la contaminación las piscifactorías estaban siendo aprovisionadas de alevines de trucha, que iban a criarse para la producción de huevas y venderlas al Japón.
- 5.6 El Gard Club dispuso que un laboratorio noruego obtuviese muestras de agua y peces de una de las piscifactorías para el análisis de las concentraciones de un grupo de hidrocarburos aromáticos policíclicos (HAP), que suelen emplearse para proporcionar una orientación sobre si los productos marinos son aptos para el consumo humano o han de ser objeto de vedas o prohibición temporales de ventas. Si bien los análisis indicaron 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 en cuanto a los peces eran menos concluyentes, ya que no se disponía de datos comparativos de un sitio de control. Aunque se hallaron niveles de HAP algo elevados comparados con los resultados de otros derrames recientes en Europa, los expertos del Gard Club y del Fondo consideraron que estos niveles disminuirían pronto y que sería técnicamente factible continuar cultivando pescado en las zonas afectadas, dado el calendario normal para el cultivo de primavera/verano y la matanza de otoño.
- 5.7 No obstante, los propietarios de las piscifactorías se pusieron en contacto con sus compradores japoneses, que indicaron que no estarían dispuestos a comprar huevas producidas en la zona durante 2001. Se tiene entendido que los propietarios de las piscifactorías intentaron, pero fracasaron en sus esfuerzos, obtener permiso de las autoridades danesas para cultivar pescado en otros lugares. Los propietarios de las piscifactorías indicaron también que sería antieconómico cultivar el pescado en la zona para un mercado alternativo, y por lo tanto decidieron abandonar la cría de pescado en 2001. Peritos noruegos en maricultura nombrados por el Gard Club están examinando las reclamaciones, tras consultar con el Fondo.
- 5.8 Todavía no es posible evaluar la cuantía total de las reclamaciones de indemnización y por consiguiente no se sabe si se rebasará la cuantía de limitación aplicable al *Baltic Carrier* (véase sección 7) y si el Fondo de 1992 tendrá que pagar indemnización.

6 Vigilancia del medio ambiente

- 6.1 Las autoridades danesas indicaron su intención de llevar a cabo un estudio de la distribución de los hidrocarburos y de investigar si es necesaria otra limpieza, posiblemente mediante biodegradación.

- 6.2 En una reunión celebrada en Copenhague el 12 de mayo de 2001, el Director llamó la atención de las autoridades danesas sobre la política del Fondo de 1992 respecto a los estudios posteriores a derrames que se enuncia en el Manual de Reclamaciones del Fondo, y en particular a la importancia de que se brinde al Fondo de 1992 la posibilidad de intervenir en una fase inicial en la selección de los expertos que llevarían a cabo el estudio ambiental proyectado, y en la determinación de los mandatos de los expertos.
- 6.3 El Director consideró que, si bien la finalidad del estudio propuesto, que según informes se centraba en el impacto del derrame en los recursos recreativos y económicos, parecía relacionarse con los 'daños por contaminación' según se definen en los Convenios de 1992, parecía haber cierto grado de superposición con un programa de vigilancia que ya está siendo emprendido por las autoridades relativo a los daños a la piscifactoría referidos en los párrafos 5.4 - 5.6. Además el Director expresó 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 actividades recreativas y ha pedido más detalles sobre la propuesta de medir los HAP en mejillones.
- 6.4 Las autoridades danesas presentaron una propuesta revisada de vigilancia del medio ambiente en junio de 2001. El Gard Club, el Fondo de 1992 y sus expertos discutieron esta propuesta en detalle. En suma, la razón dada por las autoridades danesas para la vigilancia era que dichas autoridades obtuviesen una visión de conjunto de la situación actual a fin de actuar apropiadamente y vigilar la situación ambiental tras el siniestro de contaminación hasta que las condiciones se "normalizasen". Se observó también que en la propuesta se reconocía que los HAP, debido a su propiedad de alterar fuertemente el sabor de los productos para consumo humano, plantean pocas amenazas toxicológicas para los humanos.
- 6.5 Tras consultar con el Fondo de 1992, el Gard Club respondió a las autoridades danesas confirmando la aceptación de los costos de ciertas partes del programa que eran consistentes con los criterios del Fondo para estudios ambientales, en particular la propuesta de estudiar los efectos de la limpieza en la flora. El Fondo y el Club reconocieron también la posibilidad de que tal vez fuese apropiado tomar medidas de restauración para acelerar la recuperación natural de ciertas zonas dañadas durante las operaciones de limpieza de la orilla. En la respuesta se indicó también que no se aceptarían los costos del programa de vigilancia del medio ambiente a largo plazo. Se notificó también a las autoridades danesas la plétora de datos disponibles de derrames de hidrocarburos anteriores en otros países, que indicaba que, pese a la conocida naturaleza cancerígena de numerosos compuestos de HAP, era poco probable que fuesen importantes las consecuencias para la salud pública debido a la contaminación por hidrocarburos y/o por HAP en los alimentos de origen marino.

7 Limitación de responsabilidad

- 7.1 El propietario del buque aún no ha comenzado el procedimiento de limitación.
- 7.2 La cuantía de limitación aplicable al *Baltic Carrier* se estima en Dkr 118 millones (£9,5 millones).

8 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) Dar al Director las instrucciones que estime apropiadas respecto a este siniestro.
-