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

COMITÉ EJECUTIVO
18ª sesión
Punto 3 del orden del día

92FUND/EXC.18/10
27 septiembre 2002
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. Se han liquidado reclamaciones por daños de contaminación en un total de DKr 55 millones (£4,7 millones). Se están evaluando nuevas reclamaciones en un total de DKr 43 millones (£3,6 millones). Aún no se sabe si la cuantía total de las reclamaciones reconocidas rebasará la cuantía de limitación aplicable al *Baltic Carrier* en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992.
Medidas que han de adoptarse:	Dar instrucciones al Director respecto a este siniestro

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), un 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 del punto de abordaje hacia aguas costeras danesas, contaminando las orillas de varias islas, entre ellas Falster, Farø, Bogø y Møn.

1.4 Tanto el *Baltic Carrier* como el *Tern* estaban inscritos en Assuranceforeningen Gard (el Gard Club).

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 alemanas y suecas despacharon dos y tres 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 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.

2.3 Cuando se terminó la fase de respuesta de emergencia, la responsabilidad de la limpieza se transfirió a los municipios interesados.

2.4 En armonía con la política danesa, la mayor parte de los hidrocarburos y los residuos oleosos recogidos fueron eliminados mediante incineración.

2.5 En julio de 2002, mientras se efectuaban trabajos de renovación en una calzada entre Bogø y Møn, se descubrió que se estaban vertiendo al mar los hidrocarburos que habían quedado atrapados entre las rocas debajo de la calzada. Las autoridades locales y los contratistas que intervenían en los trabajos de renovación consideraron dos opciones para acometer el problema. La primera era continuar con los trabajos de renovación proyectados, reconociendo que habría interrupciones para los trabajos de limpieza cuando se vertieran hidrocarburos. La segunda opción, que fue la que al final se adoptó, consistía en dejar sin tocar las rocas oleosas y colocar más material encima. El contratista ha calculado que ello redundaría en un aumento de los costos del proyecto de renovación de unos DKr 1,8 millones (£154 000).

3 Contaminación en Suecia

En la 13ª sesión del Comité Ejecutivo en junio de 2001, 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 la Guardia Costera sueca había emprendido operaciones de limpieza para eliminar los hidrocarburos. Se tiene entendido, sin embargo, que la Guardia Costera sueca no tiene intención de reclamar indemnización respecto a las operaciones de limpieza.

4 Contaminación por hidrocarburos en Rostock y Ventspils

4.1 Después del abordaje, el *Tern* se dirigió a Rostock (Alemania) donde se descubrió que unas 230 toneladas de hidrocarburos 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 (£190). Se tiene entendido que las autoridades alemanas no piensan llevar a cabo una investigación sobre los sucesos que condujeron al derrame.

4.2 El *Tern* se dirigió luego a Ventspils (Letonia) para descargar su carga, y se produjo una nueva fuga de hidrocarburos del *Baltic Carrier* en Ventspils. El Gard Club contrató a un contratista local en nombre del propietario del *Tern* para que emprendiera operaciones de limpieza en Ventspils 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 Ventspils así como del propietario del terminal a lo largo del cual ocurrió el derrame, de la Organización del Medio Marino, un puerto de yates, pescadores y los propietarios de otras naves que se encontraban en el puerto en ese entonces. Se tiene entendido que el Gard Club ha

liquidado las reclamaciones de contaminación por hidrocarburos en las mejores condiciones posibles.

4.3 El Gard Club no ha indicado si piensa sostener que las reclamaciones a que se refiere el párrafo 4.2 están comprendidas en el ámbito de aplicación del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 en lo que se refiere al siniestro del *Baltic Carrier*.

4.4 En su 13ª sesión, celebrada en junio de 2001, el Comité Ejecutivo consideró la cuestión de si los derrames de hidrocarburos del *Baltic Carrier* procedentes del *Tern* estaban comprendidos dentro del ámbito de aplicación de los Convenios de 1992 o, en otras palabras, hasta dónde llegaba la responsabilidad del buque que originalmente transportaba los hidrocarburos. El *Tern* era un granelero y por consiguiente no era un 'buque' a los efectos del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992.

4.5 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. 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 'siniestro' significa 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.8).

4.6 Los hidrocarburos derramados en Rostock y Ventspils procedían del *Baltic Carrier* y causaron daños por impurificación fuera de este buque. 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 Ejecutivo examinó la cuestión de si el hecho de que se hubiese movido al *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 debiera implicar 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 Ventspils, 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 Ventspils constituiría un factor interpuesto que rompería el nexo causal entre el abordaje y los daños por contaminación en Ventspils, y que el derrame en Ventspils 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 Ventspils 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 Ventspils y que la travesía del *Tern* de Rostock a Ventspils

constituyó un factor interpuesto que rompió el nexo causal entre el abordaje y los daños por contaminación en Ventspils.

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 Ventspils, sería necesario establecer la cadena precisa de acontecimientos que condujeron a los derrames.

4.11 En su 14ª sesión celebrada en octubre de 2001, el Comité Ejecutivo consideró de nuevo la cuestión de si los derrames de hidrocarburos del *Baltic Carrier* procedentes del *Tern* estaban comprendidos dentro del ámbito de aplicación de los Convenios de 1992.

4.12 En cuanto al derrame en Rostock, el Comité tomó nota de que los costos de limpieza eran insignificantes, que las autoridades alemanas no presentarían ninguna reclamación de indemnización y que la cuestión de si el derrame de hidrocarburos del *Baltic Carrier* procedentes del *Tern* en Rostock estaba cubierto por los Convenios de 1992 era teórica. Se tomó nota también de que las autoridades alemanas no pensaban realizar una investigación sobre las circunstancias que rodeaban al derrame en Rostock. El Comité por consiguiente decidió no prestar más consideración a la cuestión.

4.13 En cuanto al derrame de hidrocarburos del *Baltic Carrier* procedentes del *Tern* en Ventspils, la delegación letona manifestó que las autoridades de Letonia aún estaban efectuando sus investigaciones sobre la causa del siniestro en Ventspils y pidieron al Comité que aplazase una decisión en cuanto a si este siniestro estaba cubierto por los Convenios de 1992 hasta que dichas investigaciones hubiesen concluido.

4.14 El Comité encargó al Director que continuase sus investigaciones reconociendo que, si todas las reclamaciones surgidas del derrame de hidrocarburos en Ventspils quedasen liquidadas por el propietario del buque sin ninguna intervención del Fondo de 1992, la cuestión de la aplicabilidad de los Convenios de 1992 al derrame en Ventspils también se podría volver teórica (documento 92FUND/EXC.14/12, párrafo 3.7.18).

4.15 Es posible que, si la cuantía total pagada por el Gard Club en concepto de indemnización (inclusive los pagos respecto a los daños de contaminación en Ventspils) rebasase la cuantía de limitación aplicable al *Baltic Carrier* conforme a los Convenios de Responsabilidad Civil de 1992, el Club procurase del Fondo de 1992 el reembolso de la suma pagada en exceso de aquella cuantía.

4.16 El Director no ha logrado obtener más información sobre la causa del derrame en Ventspils. Considera, sin embargo, que hasta que se conozcan más detalles sobre los acontecimientos que llevaron al derrame, y hasta que el Gard Club decida si ha de sostener o no que sus reclamaciones subrogadas por daños de contaminación en Ventspils deben ser pagadas con cargo a la cuantía de limitación aplicable al *Baltic Carrier*, es prematuro que el Comité Ejecutivo adopte una decisión acerca de si el derrame está comprendido en el ámbito de aplicación de los Convenios de 1992.

5 Reclamaciones de indemnización

5.1 El Comité Ejecutivo decidió en su 13ª sesión autorizar al Director a efectuar liquidaciones finales 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 El Gard Club y el Fondo de 1992 han nombrado expertos para evaluar las reclamaciones de indemnización. Una vez evaluadas las reclamaciones por los expertos, los informes de estos se han de presentar al Gard Club y al Fondo de 1992 para su examen y aprobación.

5.3 El cuadro siguiente resume las reclamaciones que ha liquidado el Gard Club.

Categoría de reclamación	Cuantía reclamada DKr	Cuantía liquidada DKr
Limpieza en la costa	15,9 millones	15,9 millones
Eliminación de hidrocarburos	17,4 millones	17,4 millones
Vigilancia ambiental	258 000	258 000
Piscifactorías	33,9 millones	19,7 millones
Varias reclamaciones de menor importancia (daños a bienes, pérdidas económicas)	2,7 millones	1,6 millones
Total	70,2 millones (£6,1 millones)	54,9 millones (£4,7 millones)

5.4 Se están evaluando reclamaciones por un total de DKr 42,6 millones (£3,6 millones) respecto a los costos de operaciones de limpieza en el mar y en la costa.

5.5 Se esperan nuevas reclamaciones, por ejemplo una respecto a la contaminación de la calzada referida en el párrafo 2.5 supra. Aún no es posible efectuar una evaluación de la cuantía total de las reclamaciones reconocidas para la indemnización. No es posible por tanto determinar si se rebasará la cuantía de limitación aplicable al *Baltic Carrier* (véase sección 6 a continuación) y si el Fondo de 1992 tendrá que pagar indemnización.

6 Limitación de responsabilidad

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

6.2 La cuantía de limitación aplicable al *Baltic Carrier* conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 se estima en DKr 118 millones (£10,1 millones).

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