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.18/12
26 septiembre 2002
Original: INGLÉS

SINIESTROS QUE AFECTAN AL FONDO DE 1992

OTROS SINIESTROS

Nota del Director

Resumen:	En el presente documento se da cuenta de las novedades en relación con los siguientes siniestros: *Mary Anne*, *Dolly* y *Neptank VII*.
Medidas que han de adoptarse:	Tómese nota de la información.

1 ***Mary Anne***

(Filipinas, 22 de julio de 1999)

El siniestro

1.1 La gabarra de navegación marítima y con propulsión propia, matriculada en Filipinas, *Mary Anne* (465 TRB), en travesía de la Bahía de Subic a Manila (Filipinas), se anegó durante un ventarrón y marejada y se hundió aproximadamente a 60 metros de profundidad a la altura del puerto de Mariveles, a la entrada de la Bahía de Manila. Se informó de que la gabarra transportaba una carga de 711 toneladas de fueloil intermedio así como unas 2,5 toneladas de combustible de gasoil. De la gabarra naufragada escapó una pequeña cantidad de hidrocarburos, parte de los cuales alcanzaron las orillas vecinas al Puerto de Mariveles y de dos islas a la entrada de la Bahía de Manila.

1.2 El *Mary Anne* estaba asegurado por Terra Nova Insurance Company Limited (Terra Nova), una compañía de seguros tradicional que cubre riesgos de P & I a primas fijas.

Operaciones de limpieza y otras medidas preventivas

1.3 Las operaciones de limpieza fueron emprendidas bajo la dirección de la Guardia Costera de Filipinas. El propietario del buque designó una compañía de salvamento local para prestar servicios de respuesta a derrames de hidrocarburos. La respuesta en el mar se basó en la aspersión de dispersantes desde remolcadores. La limpieza en la orilla supuso la recogida manual de los hidrocarburos y desechos oleosos por mano de obra local contratada por los municipios.

1.4 Terra Nova contrató una compañía internacional de salvamento para trabajar en colaboración con un salvador local, con el fin de localizar los restos del naufragio y taponar las fugas que hubiese, antes de retirar los hidrocarburos restantes a bordo. En su fase inicial las operaciones fueron obstaculizadas por el mal tiempo, pero los reconocimientos de los restos del naufragio por los buzos y la obturación de respiraderos y otras aberturas quedaron concluidos al final de agosto. Las inspecciones de los buzos indicaron que no quedaban hidrocarburos en ninguno de los tanques de carga. Las inspecciones indicaron también que los tanques de combustible estaban exentos de hidrocarburos.

Reclamaciones de indemnización

1.5 Terra Nova ha contraído gastos de unos US$2,5 millones (£1,6 millones) con respecto al contrato de retirada de hidrocarburos y las operaciones de limpieza.

1.6 Una compañía de salvamento y remolque local presentó al propietario del buque una reclamación de US$1,1 millones (£710 000) con respecto a las operaciones de limpieza. Esta reclamación fue objeto de un proceso judicial, pero en junio de 2001 Terra Nova liquidó la reclamación extrajudicialmente por US$500 000 (£325 000).

1.7 Terra Nova no ha consultado al Fondo de 1992 acerca de la liquidación de las reclamaciones.

1.8 La cuantía de limitación aplicable al *Mary Anne* es de 3 millones de DEG (£2,6 millones). Por consiguiente, es poco probable que la cuantía total de reclamaciones reconocidas exceda de la cuantía de indemnización disponible en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992. No obstante, Terra Nova ha informado al Fondo de 1992 que el propietario del buque estaba en contravención de la póliza de seguros con respecto al buque por razón de que el buque fue manejado temerariamente y de que la tripulación era sumamente incompetente. En particular, Terra Nova ha sostenido que, sobre la base de los reconocimientos de los restos del naufragio por los buzos, no había indicios de daños al casco de la nave que pudiesen haber causado el hundimiento, las claraboyas de la sala de máquinas estaban abiertas y no tenían vidrios, y la sala de máquinas y la cámara de bombas habían sido modificadas de tal manera que no había mamparo estanco entre los dos espacios. Terra Nova también ha informado al Fondo de 1992 de que tal vez solicite al propietario del buque y al Fondo de 1992 que reembolsen a Terra Nova las cuantías que ha pagado a los demandantes.

1.9 Terra Nova ha solicitado al Fondo de 1992 que refrende su acción y reconozca su reclamación potencial contra el Fondo. El Director ha informado a Terra Nova que el Fondo ni refrendaba la acción ni reconocía ninguna reclamación potencial de Terra Nova por reembolso contra el Fondo, puesto que la cuantía total de las reclamaciones era bastante inferior a la cuantía de limitación aplicable al *Mary Anne*.

1.10 En su 9ª sesión celebrada en octubre de 2000, el Comité Ejecutivo refrendó la opinión del Director de que toda reclamación presentada por Terra Nova por reembolso fundamentada en el hecho de que el propietario hubiese estado en contravención de la póliza de seguro tenía que presentarse contra el propietario del buque, ya que la cuantía total de reclamaciones pagadas era bastante inferior a de la cuantía de limitación aplicable al *Mary Anne*. El Comité tomó nota de que la situación jurídica podría ser más complicada en lo que respecta a las reclamaciones que aún no habían sido pagadas y que tal vez el Comité tenga que examinar esta cuestión en una sesión futura (documento 92FUND/EXC.9/12, párrafo 3.4.9).

1.11 En octubre de 2001, el Fondo de 1992 recibió una reclamación de PPs1,8 millones (£22 000) de un abogado de Filipinas que representaba a un abastecedor químico que había facilitado una cantidad de dispersantes al propietario del buque para uso en las operaciones de limpieza. Se observó que el abastecedor químico no había logrado obtener indemnización del propietario del buque y que Terra Nova se había negado a liquidar la reclamación.

1.12 Conforme al artículo 4.1 b) del Convenio del Fondo de 1992 los demandantes deben adoptar todas las medidas razonables para ejercer los recursos legales de que disponen antes de obtener indemnización del Fondo de 1992. En su 14ª sesión en octubre de 2001 el Comité Ejecutivo decidió que debía informarse al demandante de que debiera dar curso a su reclamación contra el propietario del buque y/o Terra Nova (documento 71FUND/EXC.14/12, párrafo 3.9.7). El Director informó al respecto al abogado del demandante en octubre de 2001.

Acciones judiciales

1.13 En virtud del artículo 6 del Convenio del Fondo de 1992, el derecho a las indemnizaciones señaladas en el Artículo 4 caducará a los tres años de producido el daño si con anterioridad no se hubiera iniciado acción judicial en aplicación de dicho artículo, o no se hubiera efectuado la notificación prevista en el Artículo 7, párrafo 6 contra el propietario del buque o su asegurador. El 22 de julio de 2002 se cumplieron tres años del siniestro del *Mary Anne*, y a comienzos de julio de 2002 el Fondo de 1992 escribió al abogado del demandante para explicarle los plazos de prescripción estipulados y los pasos que había que tomar para proteger los derechos de los demandantes contra el propietario del buque/el asegurador y el Fondo de 1992.

1.14 En septiembre de 2002, Terra Nova informó al Fondo de 1992 de que se habían iniciado diligencias en el Juzgado Municipal de Makarti contra el Fondo por parte de Terra Nova y otros dos demandantes, uno de los cuales se menciona en el párrafo 1.13.

1.15 El Fondo de 1992 no ha recibido comunicación alguna sobre el inicio de un proceso judicial en Filipinas pero ha solicitado a Terra Nova aclaraciones acerca de la identidad de los demandantes, las cantidades reclamadas y el fundamento de las reclamaciones.

1.16 Terra Nova ha informado al Fondo de 1992 que se propone desistir de sus pretensiones contra el Fondo sin perjuicio de su postura de que tenía derecho a solicitar resarcimiento por parte del Fondo.

2 ***Dolly***

(Caribe, 5 de noviembre de 1999)

El siniestro

2.1 El *Dolly* (289 AB), matriculado en Dominica, transportaba unas 200 toneladas de asfalto (producto de hidrocarburos muy persistentes) cuando se hundió el 5 de noviembre de 1999 a 20 metros de profundidad en la Bahía Robert, Martinica. Hasta ahora no ha escapado carga.

2.2 Existe un parque natural, un arrecife de coral y maricultura cerca del lugar de la encalladura, y en la zona tiene lugar pesca de particulares. Se teme que la pesca y la maricultura sean afectadas si escapase asfalto.

2.3 El *Dolly* era al principio un buque de carga general, pero se le habían instalado tanques especiales para transportar asfalto, junto con un sistema de calentamiento de la carga. El buque no tenía ningún seguro de responsabilidad. El propietario es una compañía de Santa Lucía.

2.4 Las autoridades habían ordenado al propietario del buque que retirase los restos del naufragio antes del 7 de diciembre de 1999 pero no cumplió la orden, probablemente debido a falta de recursos económicos.

Definición de 'buque'

2.5 En su 11ª sesión, celebrada en enero de 2001, el Comité Ejecutivo consideró la cuestión de si el *Dolly* estaba comprendido dentro de la definición de 'buque' a la luz de la información que las

autoridades francesas habían facilitado al Fondo de 1992, incluidos los planos originales y un croquis que indicaba las modificaciones que posteriormente se hicieron al buque.

2.6 El Comité tomó nota de que el *Dolly* había sido construido en 1951 como nave de carga general y había sido catalogado como tal en el Registro del Lloyds (1998 - 99). También se tomó nota de que, en una fecha posterior, se le habían instalado tres tanques en la bodega y se había cerrado con planchas de acero la abertura de la escotilla original. El Comité tomó también nota de que los croquis de que disponía el Fondo de 1992 mostraban que los tanques no formaban parte de la estructura del buque sino que fueron sujetados con cadenas dentro de la bodega del buque y rodeados de material aislante. El Comité tomó nota también de que los peritos del Fondo de 1992 habían expresado la opinión, y el Director estaba de acuerdo, de que el *Dolly* había sido adaptado para el transporte de hidrocarburos a granel como carga, y que por consiguiente estaba comprendido dentro de la definición de 'buque' estipulada en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992.

2.7 El Comité refrendó la opinión del Director de que el *Dolly* estaba comprendido dentro de la definición de 'buque' estipulada en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992. (documento 92FUND/EXC.11/6, párrafo 4.2.5).

Medidas para prevenir la contaminación

2.8 Como el propietario del buque no adoptó ninguna medida para prevenir la contaminación, las autoridades francesas habían dispuesto la retirada de 3,5 toneladas de combustible líquido y pidieron a tres compañías de salvamento que investigaran qué medidas se podían adoptar para eliminar la amenaza de contaminación por asfalto. Estas compañías presentaron sus propuestas sobre la base de las inspecciones de los restos del naufragio efectuadas por buzos en octubre y noviembre de 2000. Las autoridades francesas facilitaron al Fondo de 1992 copias de las propuestas.

2.9 Dos de las compañías propusieron retirar los tanques de asfalto intactos y dejar los restos del naufragio en su actual posición. Ambas compañías calcularon que el costo de tal operación sería del orden de US$ 1,5 millones (£970 000). La tercera compañía propuso adrizar el buque hundido y volver a ponerlo a flote con su carga a bordo, tras de lo cual sería extraído el asfalto y se hundirían intencionadamente los restos del naufragio en aguas profundas. Se calculaba que el costo de este método sería del orden de US$950 000 (£610 000).

2.10 El Comité concordó con el parecer del Director en el sentido de que, en vista del lugar del naufragio en una zona ambientalmente sensible, una operación para eliminar la amenaza de contaminación por el asfalto constituiría en principio 'medidas preventivas' según se definen en los Convenios de 1992 (documento 92FUND/EXC.11.6, párrafo 4.2.11).

2.11 Una delegación manifestó que, si bien debía acogerse con beneplácito la pronta participación del Fondo de 1992 en toda propuesta de medidas preventivas, era importante en aras de la consistencia que el Fondo no tomase decisiones sobre qué método debía emplearse y qué contratista debía contratarse. También era importante, según la opinión de esa delegación, que el Fondo de 1992 no garantizase pagar los gastos de tales operaciones, sino que esos gastos fuesen presentados como reclamación de indemnización, que sería objeto de una evaluación en cuanto a la admisibilidad sobre la base de los criterios estipulados por la Asamblea y el Comité Ejecutivo.

2.12 El Comité encargó al Director que examinase con los peritos del Fondo de 1992 y las autoridades francesas las medidas propuestas para eliminar el asfalto. El Comité encargó también al Director que investigase la situación financiera del propietario del buque.

2.13 Los peritos del Fondo de 1992 examinaron los métodos propuestos y expresaron la opinión de que la propuesta de la tercera compañía era preferible por motivos tanto técnicos como de costo. Las

autoridades francesas han indicado que están a favor de volver a poner a flote los restos del naufragio antes de extraer la carga y a continuación desguazarlos en tierra, pero que están dispuestas a estudiar otras posibilidades.

2.14 En julio de 2001 el Director informó al Gobierno francés de la opinión de los peritos del Fondo. El Director subrayó también que cualesquiera reclamaciones presentadas por las autoridades francesas respecto a las operaciones en los restos del naufragio del *Dolly* serían examinadas frente a los criterios de admisibilidad del Fondo y que este no autorizaría los costos de la operación antes de que se emprendieran los trabajos.

2.15 En septiembre de 2002 las autoridades francesas informaron al Fondo de 1992 de que, habida cuenta de la previsión de costos de las operaciones, se había hecho un anuncio de licitación por conducto del Diario Oficial de las Comunidades Europeas. Las autoridades indicaron también que, debido al plazo necesario para el proceso de licitación, durante el cual la situación del buque naufragado ha sido objeto de reconocimientos periódicos por buzos, se prevé que las operaciones comiencen hacia finales de 2002, una vez terminada la temporada de huracanes.

3 ***Neptank VII***

(Singapur, 12 de junio de 2002)

El siniestro

3.1 El 12 de junio de 2002 el buque tanque de combustible Neptank VII (1 937 AB), registrado en Singapur, que transportaba una carga de aproximadamente 3 100 toneladas de fueloil pesado y 200 toneladas de aceite diesel para motores marinos, entró en colisión con el buque de carga general registrado en Tailandia, Hermion (9 580 AB), cerca de la isla de Sentosa en el Estrecho de Singapur, en el puerto de Singapur. El abordaje provocó una perforación en las chapas del casco de babor del Neptank VII afectando al tanque de carga situado cerca de la popa. Se calcula que alrededor de 300 toneladas de fueloil pesado escaparon del tanque.

3.2 El propietario del buque y la Autoridad Marítima y Portuaria de Singapur movilizaron las embarcaciones de lucha contra la contaminación para combatir el derrame. La respuesta al derrame de hidrocarburos, que implicó principalmente la aplicación de dispersantes y el despliegue de barreras flotantes para contener los hidrocarburos, se terminó el 15 de junio de 2002 cuando se estableció que los hidrocarburos restantes en el mar no constituían una amenaza para el litoral de Singapur. No se ha señalado la llegada de hidrocarburos a las zonas costeras de Singapur.

3.3 Una pequeña franja costera de Johore (Malasia) quedó contaminada por hidrocarburos.

3.4 El *Neptank VII* estaba inscrito en la Shipowners' Mutual Protection and Indemnity Association (Luxemburgo).

Limitación de responsabilidad

3.5 Singapur es Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y en el Convenio del Fondo de 1992.

3.6 La cuantía de limitación aplicable al *Neptank VII* en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 es de 3 millones de DEG (£2,6 millones).

3.7 Malasia es Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 y, aunque también fue Parte en el Convenio del Fondo de 1971, este no se aplica al siniestro ya que ocurrió después de que el Convenio del Fondo de 1971 dejara de estar en vigor el 24 de mayo de 2002. La cuantía de

limitación aplicable al *Neptank VII* en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 es de aproximadamente 144 000 DEG (£120 000).

Reclamaciones de indemnización

3.8 Se han presentado reclamaciones al propietario del buque y a su asegurador en relación con los costos de limpieza efectuados en Singapur, aunque esos costos son bastante inferiores a la cuantía de limitación aplicable al buque en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992. Por consiguiente, es poco probable que el Fondo de 1992 haya de hacer pagos de indemnización.

3.9 Se entiende que las reclamaciones en relación con los costos de limpieza y los daños a pesquerías de Malasia se han presentado al propietario del buque y a su asegurador.

4 Medidas que ha de adoptar el Comité Ejecutivo

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