



**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.18/13
10 octubre 2002
Original: INGLÉS

SINIESTROS QUE AFECTAN AL FONDO DE 1992

SINIESTROS EN ESPAÑA, GUADALUPE Y EL REINO UNIDO

Nota del Director

Resumen:

Se han notificado al Fondo de 1992 tres siniestros de contaminación, en España, Guadalupe (Antillas francesas), y el Reino Unido, que pueden dar lugar a reclamaciones de indemnización por daños de contaminación contra el Fondo de 1992. Las investigaciones de las autoridades españolas han llevado a la conclusión de que la contaminación en España fue causada por el petrolero maltés *Concordia I*. Se están realizando investigaciones sobre el origen de la contaminación en Guadalupe. Las investigaciones de las autoridades del Reino Unido han indicado que los hidrocarburos eran con toda probabilidad petróleo crudo pesado del Oriente Medio, pero no han logrado identificar a ningún buque relacionado con la contaminación.

Medidas que han de adoptarse:

Autorizar al Director a efectuar, en nombre del Fondo de 1992, las liquidaciones finales de las reclamaciones derivadas de estos siniestros si los demandantes no logran obtener indemnización conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992.

1 Siniestro en España

(España, 5 de septiembre de 2000)

El siniestro

- 1.1 Entre el 5 y el 15 de septiembre de 2000, hidrocarburos persistentes alcanzaron varias playas de Lugo y La Coruña, en Galicia (España).
- 1.2 Los bomberos locales de los ayuntamientos de Cervo y Xobe emprendieron operaciones de limpieza de la orilla, en el norte de Galicia.

- 1.3 Las investigaciones de las autoridades españolas indicaron que los hidrocarburos podrían haber sido descargados el 3 de septiembre de 2000 dentro de la Zona Económica Exclusiva española al norte de Galicia, posiblemente del petrolero maltés *Concordia I* (159 147 TRB), que había pasado por la zona a la hora supuesta del derrame, en viaje en lastre de Rotterdam (Países Bajos) a Sidi Kerir (Egipto).
- 1.4 Las autoridades españolas subieron a bordo del *Concordia I* en Algeciras (España) el 7 de septiembre de 2000 y tomaron muestras de hidrocarburos de varios tanques.
- 1.5 El *Concordia I* estaba matriculado en la Standard Steamship Owners' Protection and Indemnity Association (Bermuda) Ltd (Standard Club).
- 1.6 El propietario del buque ha sostenido que los hidrocarburos no procedían del *Concordia I*.

Reclamaciones de indemnización

- 1.7 Los ayuntamientos de Cervo y Xobe han presentado reclamaciones por un total de Ptas 1 006 500 (€6 049 o £3 835) al Standard Club y al Fondo de 1992 respecto a los costos de las operaciones de limpieza de la orilla.

Aplicabilidad de los Convenios

- 1.8 La cuantía de limitación aplicable al *Concordia I* conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 es 59, 7 millones de DEG (£50 millones).
- 1.9 Las autoridades españolas han facilitado al Fondo de 1992 los datos obtenidos de los análisis de las muestras de hidrocarburos tomadas del *Concordia I* y de las muestras de hidrocarburos recogidas de las orillas.
- 1.10 El Director ha examinado los datos facilitados por las autoridades españolas y concuerda con su conclusión de que los hidrocarburos del *Concordia I* corresponden a los hidrocarburos contaminantes de las orillas afectadas. El Director ha informado a las autoridades españolas y al Standard Club de sus conclusiones y ha facilitado al Club copias de los datos analíticos para su examen.
- 1.11 El Comité Ejecutivo tal vez desee considerar si está dispuesto a autorizar al Director a efectuar, en nombre del Fondo de 1992, las liquidaciones finales de todas las reclamaciones derivadas de este siniestro en la medida en que dichas reclamaciones no den pie a cuestiones de principio que no hayan sido previamente decididas por los órganos rectores del Fondo de 1992 en el caso de que los demandantes no logren dar curso a sus reclamaciones contra el propietario del buque.

2 Siniestro en Guadalupe

(Guadalupe, 30 de junio de 2002)

El siniestro

- 2.1 El 23 de julio de 2002 el alcalde de Petit-Bourg (Guadalupe, Antillas) informó al Fondo de 1992 de un siniestro de contaminación que afectó a la costa de esta población el 30 de junio de 2002.
- 2.2 El 1 de julio de 2002 el alcalde hizo pública una prohibición del baño en el mar de Petit-Bourg hasta que concluyeran las operaciones de limpieza. El 5 de julio se impuso una veda de pesca prohibiendo la pesca de caña, en espera de los resultados de los análisis realizados por el Departamento de Sanidad y Salud.

Reclamaciones de indemnización

- 2.3 El alcalde ha calculado los costos de las operaciones de limpieza en aproximadamente €340 000 (£220 000). Ha manifestado que el Departamento de Guadalupe tiene intención de presentar reclamaciones de indemnización al Fondo de 1992.

Aplicabilidad de los Convenios

- 2.4 Guadalupe es un Departamento de Francia, que es Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y en el Convenio del Fondo de 1992.
- 2.5 El alcalde de Petit-Bourg ha manifestado que la contaminación resultó de una descarga ilegal en el mar y que las autoridades están intentando identificar el buque responsable. Se han enviado muestras de los hidrocarburos a un laboratorio de Francia para su análisis. El Director ha pedido que se mantenga informado al Fondo de 1992 sobre los resultados del análisis.
- 2.6 El Comité Ejecutivo tal vez desee considerar si está dispuesto a autorizar al Director a efectuar, en nombre del Fondo de 1992, las liquidaciones finales de todas las reclamaciones derivadas de este siniestro en la medida en que dichas reclamaciones no den pie a cuestiones de principio que no hayan sido previamente decididas por los órganos rectores del Fondo de 1992, en el caso de que los demandantes no logren dar curso a su reclamación contra un propietario del buque conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, pero logren demostrar que la contaminación fue causada por hidrocarburos persistentes procedentes de un buque tal como se define en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992.

3 Siniestro en el Reino Unido

(Reino Unido, septiembre 2002)

El siniestro

- 3.1 El 29 de septiembre de 2002 una cantidad desconocida de hidrocarburos alcanzó la costa cercana a Hythe, Kent (Reino Unido) abarcando una extensión de 3 km.
- 3.2 La limpieza de las costas fue llevada a cabo por contratistas designados por el Municipio del distrito de Shepway con la ayuda del Municipio del Condado de Kent. Se recogió un total de 24 toneladas de material de desechos oleosos, que se llevaron a una instalación de eliminación en Kent.
- 3.3 Se calcula que los costos de la limpieza ascienden a £7 000 aproximadamente.

Aplicabilidad de los Convenios

- 3.4 Las autoridades locales pidieron al Organismo Marítimo y de Guardacostas (MCA) que se analicen las muestras de los hidrocarburos, cuyos resultados se han enviado al Fondo de 1992.
- 3.5 En el informe del análisis elaborado para la MCA por un laboratorio de Escocia se llegó a la conclusión de que los residuos de los hidrocarburos recogidos de la costa provienen probablemente de un derrame de crudo pesado de Oriente Medio. El Director se muestra de acuerdo con dicha conclusión.
- 3.6 No hay refinerías ni oleoductos de petróleo crudo en las inmediaciones de Hythe. Por consiguiente, el Director opina que los hidrocarburos proceden probablemente de un petrolero, es decir, un 'buque' conforme a la definición que figura en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992.

- 3.7 Tal vez el Comité desee examinar si debe autorizar al Director a efectuar en nombre del Fondo de 1992 las liquidaciones definitivas de todas las reclamaciones surgidas de este siniestro a condición de que las reclamaciones no susciten cuestiones de principio que no hayan sido resueltas previamente por los órganos rectores del Fondo de 1992 en el caso probable de que las autoridades no puedan identificar al buque que ocasionó la contaminación.

4 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 el presente documento;
 - (b) examinar si se ha de autorizar al Director a efectuar liquidaciones definitivas de reclamaciones surgidas de dichos siniestros; e
 - (c) impartir al Director las instrucciones que juzgue oportunas con respecto a dichos siniestros.
-