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.18/2
4 octubre 2002
Original: INGLÉS

SINIESTROS QUE AFECTAN AL FONDO DE 1992

Nota del Director

Resumen:	Se presenta un resumen de todos los siniestros y todos los documentos presentados en este punto del orden del día.
Medidas que han de adoptarse:	Tomar nota de la información.

1 Introducción

1.1 La Resolución Nº5 del Fondo de 1992, por la que se constituye el Comité Ejecutivo, dispone que el Comité adoptará decisiones en lugar de la Asamblea sobre las cuestiones a que se refiere el artículo 18.7 del Convenio del Fondo de 1992, en particular sobre reclamaciones de indemnización.

1.2 No ha habido nuevos siniestros que hayan dado lugar a reclamaciones contra el Fondo de 1992 desde la 17ª sesión del Comité Ejecutivo celebrada en julio de 2002. Hay 12 siniestros que tuvieron lugar antes de la 17ª sesión, de los que se informa al Comité Ejecutivo.

2 Presentación de la documentación

2.1 La documentación presentada a la 18ª sesión del Comité Ejecutivo se ha estructurado del modo siguiente:

(a) siniestros respecto de los cuales se invita al Comité Ejecutivo a considerar sobre la base de un documento separado para cada siniestro; y

(b) siniestros que han sido agrupados por razones prácticas.

2.2 En los documentos abajo detallados, la conversión de monedas a libras esterlinas se ha efectuado, a menos que se indique lo contrario, sobre la base de los tipos de cambio en el momento de redactarse los documentos

respectivos. No obstante, para sumas que representen pagos efectivos del Fondo de 1992, la conversión se ha efectuado al tipo de cambio del día de pago.

3 Resumen de siniestros

La situación respecto de los siniestros que afectan al Fondo de 1992 se pueden resumir como sigue:

3.1 Documento 92FUND/EXC.18/3

- *Siniestro en Alemania* (1996): Las autoridades alemanas han entablado acción judicial contra el propietario del buque tanque ruso *Kuzbass*, del que se sospecha haber causado la contaminación. Las autoridades alemanas exigieron una indemnización de £845 000 por los costos de las operaciones de limpieza en el mar y en la costa. El propietario del buque y su asegurador sostienen que el *Kuzbass* no era el origen de la contaminación. El Fondo de 1992 ha intervenido en el proceso para proteger sus intereses y sostiene que el *Kuzbass* es probablemente la causa más probable de la contaminación.

  Las autoridades alemanas han entablado acción judicial contra el Fondo de 1992 para impedir que prescriba su reclamación. Los abogados del Fondo han solicitado al Tribunal que se aplacen los procedimientos con respecto a dicha acción a la espera de los resultados de la acción entablada por las autoridades alemanas contra el propietario del buque y su asegurador.

  No se pide adoptar medidas.

3.2 Documento 92FUND/EXC.18/4 (71FUND/AC.9/13/5), 92FUND/EXC.18/4/Add.1 (71FUND/AC.9/13/5/Add.1), 92FUND/EXC.18/4/1 (71FUND/AC.9/13/5/1) y 92FUND/EXC.18/4/2 (71FUND/AC.9/5/2)

- *Nakhodka* (Japón 1997): Se han liquidado todas las reclamaciones de indemnización por un total de £139 millones.

  Los FIDAC y otras partes entablaron acciones de recurso contra el propietario del *Nakhodka*, su asegurador, la compañía matriz del propietario del buque y el registro marítimo ruso. En abril/mayo de 2002 los órganos rectores de los Fondos aprobaron una propuesta con respecto a una solución global de todas las cuestiones pendientes, según la cual se distribuirían todos los pagos de indemnización entre el asegurador del propietario y los FIDAC a razón de 42:58. Los FIDAC seguirían efectuando pagos de un nivel del 80% con respecto a todas las reclamaciones liquidadas y el asegurador del propietario pagaría el 20% del saldo. Como resultado de lo anterior, los FIDAC recuperarían aproximadamente £27,8 millones y obtendrían un ahorro de aproximadamente £13,3 millones debido a que no tendrían que incrementar sus pagos sobre el 80% de las cuantías de liquidación. El Director opina que los beneficios financieros de la solución global se deberían distribuir proporcionalmente en función de las respectivas responsabilidades de ambos Fondos, de modo que el Fondo de 1971 reciba el 43,268% y el Fondo de 1992 el 56,732% de dichos beneficios.

  Los costos conjuntos en los que incurran los FIDAC y el asegurador del propietario del buque en relación con la Oficina de Tramitación de Reclamaciones de Kobe y con el proceso de tramitación de las reclamaciones en general también se distribuirán entre el UK Club y los FIDAC en una proporción de 42:58, Los FIDAC y el propietario del buque y el UK Club sufragarán sus propias costas.

  En opinión del Director, todos los costos que deban sufragar los Fondos habrán de repartirse tal y como hayan decidido los órganos rectores con respecto a la distribución entre los dos Fondos de los beneficios financieros de la solución global.

  Medidas que se piden:

  - Decidir sobre la repartición de los beneficios financieros de la solución global entre el Fondo de 1971 y el Fondo de 1992; y

- Decidir sobre la distribución entre los Fondos de los costos en los que se haya incurrido como resultado del siniestro.

3.3 Documentos 92FUND/EXC,18/5, 92FUND/EXC.18/5/Add.1 y 92FUND/EXC.18/5Add.2

- *Erika* (Francia 1999): Al 15 de septiembre de 2002, se habían presentado a la Oficina de Tramitación de Reclamaciones de Lorient 6 248 reclamaciones por un total de £102 millones. De estas, se habían evaluado 5 714 reclamaciones (91%). Se habían efectuado pagos por un total de £27 millones con respecto a 4 912 reclamaciones. Se han presentado más reclamaciones contra el Fondo de limitación del propietario del buque y en diversos procedimientos judiciales.

  Habida cuenta de la incertidumbre imperante en cuanto al inicio del plazo de prescripción de tres años a partir de la fecha en que se produjeron los daños sufridos por los respectivos demandantes, el Director ha sugerido que los demandantes asuman que el plazo de prescripción comienza en la fecha en que ocurrió el siniestro (12 de diciembre de 1999) a fin de evitar que prescriban las reclamaciones. Se prevé que se presenten varias reclamaciones en la Oficina de Tramitación de las Reclamaciones o en el Tribunal durante el periodo comprendido entre el 15 de septiembre y el 12 de diciembre de 2002. Teniendo en cuenta la incertidumbre que sigue habiendo a este respecto, el Director propone que se mantenga el nivel de pagos del Fondo de 1992 en el 80% de las pérdidas o daños sufridos por los respectivos demandantes, conforme a las evaluaciones de los expertos del Fondo de 1992.

  En vista de que aún no han finalizado las investigaciones sobre la causa del siniestro, el Fondo de 1992 no puede en esta fase adoptar una postura definitiva en cuanto a si el Fondo debería entablar acciones de recurso y, de ser así, contra qué partes. No obstante, el Director considera que el Fondo de 1992 debería emprender las acciones que sean necesarias para evitar que prescriban sus derechos. En cualquier caso, a la luz de las investigaciones llevadas a cabo por la Autoridad Marítima de Malta y la Comisión Permanente de Francia para la investigación de accidentes en el mar y en opinión del Director, el Fondo de 1992 debería impugnar el derecho del propietario del buque a limitar su responsabilidad.

  Medidas que se piden:

  - Decidir acerca del nivel de los pagos del Fondo de 1992**.**

  - Considerar si el Fondo de 1992 debería impugnar el derecho del propietario del buque a limitar su responsabilidad.

  - Considerar si se ha de autorizar al Director a iniciar recursos contra diversas partes.

3.4 Documento 92FUND/EXC.18/6 (71FUND/AC.9/13/9)

- *Al Jaziah 1* (Emiratos Árabes Unidos, 2000): Los órganos rectores de los Fondos de 1992 y de 1971 decidieron que el *Al Jaziah 1* estaba comprendido dentro de la definición de 'buque' estipulada en los Convenios de Responsabilidad Civil de 1969 y de 1992, y en los Convenios del Fondo de 1971 y de 1992. Ambos órganos rectores decidieron asimismo que los Convenios del Fondo de 1971 y de 1992 eran aplicables al siniestro y que las responsabilidades debían distribuirse a partes iguales entre los dos Fondos. Las reclamaciones por un total de £893 000 con respecto a las operaciones de limpieza se han evaluado provisionalmente en £400 000. Las reclamaciones con respecto a las medidas preventivas se han evaluado en £385 000.

  Según unas pruebas que se dieron a conocer en procedimientos penales contra el capitán y la tripulación del *Al Jaziah 1*, el navío no se hallaba en buen estado de navegabilidad, lo que ocasionó el hundimiento del mismo. En opinión del Director hay bastantes probabilidades de que los FIDAC obtengan una sentencia favorable contra el propietario del buque en una acción de recurso. No obstante, se ha informado al Director de que no se sabe si el demandado dispone de suficientes activos para que el Fondo pueda recuperar

cualquier cuantía considerable. Por consiguiente, el Director opina que no conviene que los FIDAC entablen una acción de recurso contra el propietario del buque.

Medidas que se piden:

- Decidir si conviene que los FIDAC entablen un recurso contra el propietario registrado del *Al Jaziah 1* y el propietario de dicha entidad en el momento en que se produjo el siniestro.

3.5 Documento 92FUND/EXC.18/7

- *Slops* (Grecia 2000): En su sesión de julio de 2000, el Comité Ejecutivo decidió que el *Slops* no debía ser considerado como 'buque' a los efectos del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y del Convenio del Fondo de 1992, y que estos Convenios no eran aplicables a este siniestro.

  Dos empresas que emprendieron las operaciones de limpieza han entablado acción judicial contra el Fondo de 1992 sosteniendo que el propietario del buque era incapaz de satisfacer sus reclamaciones de indemnización, que habían adoptado todas las medidas razonables contra él y que por consiguiente tenían derecho a obtener indemnización del Fondo. Las empresas alegaron por su parte que aunque el *Slops* no tenía un seguro de responsabilidad civil de conformidad con el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, había sido construido para transportar hidrocarburos por vía marítima, que tenía un certificado de nacionalidad en tanto que navío y que seguía estando matriculado como buque tanque en el Registro de buques de Pireo. En su sesión de julio de 2002 el Comité decidió que las empresas no habían facilitado en absoluto información que le hiciese cambiar de opinión de que no se debe considerar un 'buque' al *Slops* y encargó al Director que impugnara a dicha acción. El 8 de octubre de 2002 tendrá lugar una vista oral.

  No se pide adoptar medidas.

3.6 Documento 92FUND/EXC.18/8

- *Siniestro en Suecia* (Suecia 2000): Varias islas suecas del Mar Báltico resultaron contaminadas en septiembre de 2000. Las autoridades suecas señalaron que el buque tanque *Alambra* podría haber descargado los hidrocarburos durante una travesía en lastre a Tallinn, Estonia, y que subsiguientes análisis de muestras de hidrocarburos tomadas de las islas contaminadas y del *Alambra* confirmaban esta suposición. El propietario del *Alambra* y su asegurador sostienen que los hidrocarburos no procedían de dicho buque.

  Las autoridades suecas han señalado que se proponen recuperar los costos de la limpieza del propietario del *Alambra*, pero en el caso de que no lo logren, pueden interponer una reclamación contra el Fondo de 1992.

  No se pide adoptar medidas.

3.7 Documento 92FUND/EXC.18/9 (71FUND/AC.9/13/11)

- *Natuna Sea* (Indonesia 2000): El derrame de hidrocarburos del *Natuna Sea* afectó a Singapur, Malasia e Indonesia. Las reclamaciones de daños por contaminación en Malasia (Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969, y en el Convenio del Fondo de 1971) se han liquidado conforme a la cuantía de limitación aplicable al *Natuna Sea* en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969, y no se recurrirá al Fondo de 1971 para que efectúe pago alguno respecto de ese siniestro. Las reclamaciones por daños debidos a contaminación en Singapur (Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y en el Convenio del Fondo de 1992) e Indonesia (Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992) ascienden a £29 millones, cuantía que excede del límite (£19 millones) aplicable al buque en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992. Por consiguiente, puede que el Fondo de 1992 tenga que efectuar pagos por daños debidos a la contaminación en Singapur.

No se pide adoptar medidas.

3.8 Documento 92FUND/EXC.18/10

- *Baltic Carrier* (Alemania 2001): El buque tanque *Baltic Carrier* fue abordado por el granelero *Tern* en el Báltico frente a la costa de Alemania produciendo la fuga de unas 2 500 toneladas de fueloil pesado. Los hidrocarburos afectaron a varias islas danesas. Se han liquidado las reclamaciones por daños debidos a contaminación por hidrocarburos por un total de £4,7 millones. Se están evaluando reclamaciones por un total de £3,6 millones. Se esperan más reclamaciones, entre las que cabe mencionar una reclamación con respecto a la contaminación de una calzada. No se sabe todavía si la cuantía total de reclamaciones reconocidas excederá de la cuantía de limitación aplicable al *Baltic Carrier* en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992.

  Tras el abordaje, el *Tern* se dirigió a Rostock (Alemania) donde se descubrió que había unas 230 toneladas de hidrocarburos dentro del tanque de proa del *Tern*. Durante la estancia de dicho buque en Rostock se produjo un pequeño derrame de hidrocarburos. A continuación el *Tern* se dirigió a Ventspils (Letonia) para desembarcar su carga y donde se volvió a producir otro derrame de hidrocarburos del *Baltic Carrier*. El asegurador del Tern, que casualmente es el mismo Club P&I Club que el asegurador del *Baltic Carrier*, ha liquidado las reclamaciones por daños debidos a contaminación en Ventspils. El asegurador no ha indicado si se propone sostener que el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 es aplicable a las reclamaciones en Ventspils en lo que respecta al siniestro del *Baltic Carrier*.

  No se pide adoptar medidas.

3.9 92FUND/EXC.18/11 (71FUND/AC./13/12)

- *Zeinab* (Emiratos Árabes Unidos, 2001): Los órganos rectores decidieron que los Convenios del Fondo de 1971 y de 1992 eran aplicables al siniestro y que las responsabilidades debían distribuirse a partes iguales entre los dos Fondos. Este siniestro está asegurado en lo que respecta al Fondo de 1971, a reserva de una deducción de £220 325. Ambos Fondos han liquidado reclamaciones respecto de los costos de las operaciones de limpieza y las medidas preventivas por £592 000 y se están evaluando nuevas reclamaciones por un total de £700 000. La cuantía total abonada por el Fondo de 1971 en concepto de indemnización excede de la cuantía deducible.

  Se prevé que se presenten más reclamaciones con respecto a las operaciones de limpieza.

  No se pide adoptar medidas.

3.10 92FUND/EXC.18/12

- *Mary Anne* (Filipinas, 1999): El asegurador del propietario del buque ha incurrido en gastos de aproximadamente £1,6 millones con respecto a la remoción de hidrocarburos y las operaciones de limpieza. Es poco probable que la cuantía total de las reclamaciones reconocidas exceda de la cuantía de indemnización disponible en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992. No obstante, el asegurador del propietario del buque informó al Fondo de 1992 de que el propietario estaba en contravención de la póliza de seguro con respecto al buque teniendo en cuenta que el buque se explotaba de manera imprudente y que la tripulación era sumamente incompetente. El asegurador del propietario del buque y otras dos partes han iniciado procedimientos contra el Fondo de 1992 en el Tribunal de la ciudad de Makarti. Una de las dos partes mencionadas es un proveedor de productos químicos que suministró el dispersante al propietario del buque para que lo utilizase en las operaciones de limpieza.

  No se pide adoptar medidas.

- *Dolly* (Caribe, 1999): El *Dolly* se hundió a 20 metros de profundidad con una carga de unas 200 toneladas de asfalto a bordo. Las autoridades francesas se encargaron de la remoción de 3,5 toneladas de combustible y pidieron a tres compañías internacionales de salvamento que investigaran qué medidas se podían adoptar

para poner fin a la amenaza de la contaminación por asfalto. Se propuso enderezar y poner a flote los restos de naufragio con la carga a bordo, extraer el asfalto y luego hundir intencionadamente los restos de naufragio en aguas profundas. Las autoridades francesas han informado al Fondo recientemente de que en vista de los costos previstos de tales operaciones, se ha convocado una licitación a través del Diario Oficial de las Comunidades Europeas.

No se pide adoptar medidas.

- *Neptank VII* (Singapur, 2002): El 12 de junio de 2002 el buque tanque *Neptank VII*, que transportaba una carga de unas 3 100 toneladas de fuel oil pesado y 200 toneladas de aceite diesel marino, abordó con el buque de carga general *Hermion* en el Estrecho de Singapur, dentro del puerto de Singapur. Se calcula que se derramaron unas 300 toneladas de fuel oil pesado. El propietario del buque y la Autoridad Portuaria de Singapur movilizaron embarcaciones de lucha contra la contaminación para hacer frente al derrame. El litoral de Singapur no resultó afectado. Un pequeño tramo del litoral de Johore, en Malasia, resultó contaminado por los hidrocarburos.

  Malasia es Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969, y aunque previamente fue Parte en el Convenio del Fondo de 1971, dicho Convenio no se aplica a este siniestro ya que se produjo después de que el Convenio del Fondo de 1971 dejase de estar en vigor el 24 de mayo de 2002. Se han presentado reclamaciones al propietario del buque y a su asegurador con respecto a los costos de la limpieza emprendida por Singapur, pero estos costos son muy inferiores a la cuantía de limitación aplicable al buque en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992. Por consiguiente, es muy poco probable que se recurra al Fondo de 1992 para que efectúe pagos de indemnización.

  No se pide adoptar medidas.

4 Medidas que ha de adoptar el Comité Ejecutivo

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