**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.18/8
6 septiembre 2002
Original: INGLÉS

SINIESTROS QUE AFECTAN AL FONDO DE 1992

SINIESTRO EN SUECIA

Nota del Director

Resumen:	Varias islas suecas del Mar Báltico fueron contaminadas en septiembre de 2000. Investigaciones posteriores de las autoridades suecas indicaron que los hidrocarburos podían haber sido descargados del buque tanque *Alambra* durante una travesía en lastre a Tallinn, Estonia. El propietario del *Alambra* y su asegurador sostienen que los hidrocarburos no procedían de ese buque. Las autoridades suecas han indicado que intentarán recuperar del propietario del *Alambra* los costos referentes a limpieza, pero en caso de que no lo consigan, pueden promover reclamaciones contra el Fondo de 1992. El Fondo de 1992 está examinando los resultados del análisis de muestras de hidrocarburos efectuados por las autoridades suecas.
Medidas que han de adoptarse:	Tomar nota de lo informado.

1 El siniestro

1.1 Entre el 23 de septiembre y el 9 de octubre de 2000, hidrocarburos persistentes llegaron a las orillas de Fårö y Gotska sandön, dos islas al norte de Gotland en el Mar Báltico, y a varias islas del archipiélago de Estocolmo.

1.2 La Guardia Costera sueca, el Servicio de Rescate sueco y autoridades locales emprendieron operaciones de limpieza, cuyo resultado fue la recogida de unos 20 m³ de hidrocarburos del mar y de la costa.

1.3 Las investigaciones por parte de las autoridades suecas indicaron que los hidrocarburos podían haber sido descargados el 3 de septiembre de 2000 dentro de la Zona Económica Exclusiva de

Suecia al este de Gotland, posiblemente del buque tanque de Malta *Alambra*, que había pasado por la zona a la hora supuesta del derrame de hidrocarburos en una travesía en lastre a Tallinn (Estonia). Según la Guardia Costera, los análisis de muestras de hidrocarburos de las islas contaminadas corresponden a los de las muestras tomadas del *Alambra*.

1.4 El *Alambra* está matriculado en Malta e inscrito en la London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Ltd (London Club).

1.5 El propietario del buque y su asegurador sostienen que los hidrocarburos no procedían del *Alambra*.

2 Limitación de la responsabilidad

2.1 Suecia es Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992.

2.2 La cuantía de limitación aplicable al *Alambra* conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 es 32 684 760 DEG (£28 millones).

3 Reclamaciones de indemnización

3.1 La Guardia Costera incurrió en costos por operaciones de limpieza de un total de SKr 1,1 millones (£75 000). El Servicio de Rescate, junto con las autoridades locales, incurrieron en costos por operaciones de limpieza de un total de SKr 4,1 millones (£280 000). La cuantía total de las reclamaciones sería por tanto muy inferior a la cuantía de limitación aplicable al *Alambra*.

3.2 Las autoridades suecas han informado al Director que piensan presentar sus reclamaciones de indemnización al propietario en el otoño de 2002. Aquellas han indicado además que, en caso de que no consigan recibir indemnización del propietario del buque, considerarán promover reclamaciones contra el Fondo de 1992. No obstante, a fin de poder obtener indemnización del Fondo de 1992, las autoridades tendrían que probar que los daños resultaron de un siniestro en que interviene un buque tal como se define en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992.

3.3 Las autoridades suecas han comunicado al Fondo de 1992 los resultados de un análisis de muestras de hidrocarburos transportados a bordo del *Alambra* y de muestras de hidrocarburos hallados en varias islas suecas. El Fondo de 1992 está examinando la documentación facilitada por las autoridades suecas.

4 Procedimientos judiciales

4.1 La Guardia Costera sueca impuso una multa por contaminación de las aguas de SKr 439 000 (£30 000) al propietario del *Alambra* en virtud de la Ley de 1980 sobre Medidas contra la contaminación procedente de los buques.

4.2 El propietario del buque apeló contra esa decisión ante el Tribunal de distrito de Estocolmo. Solicitó a ese Tribunal que revocase la decisión de la Guardia Costera alegando que las autoridades suecas carecían de competencia para imponer una multa por contaminación de aguas en este caso, dado que la supuesta descarga había sido realizada por un buque extranjero y tuvo lugar en la Zona Económica de Suecia, y la multa se impuso después de que el *Alambra* hubiera abandonado esa zona. El propietario solicitó, además, que se desestimase la pretensión punitiva puesto que no se había producido ninguna descarga de hidrocarburos desde el *Alambra*.

4.3 En una decisión pronunciada el 31 de julio de 2002, el Tribunal de distrito consideró el primer fundamento alegado por el propietario del buque, esto es, el sobreseimiento de la causa por carecer las autoridades suecas de competencia para imponer una multa por contaminación de aguas con

respecto a la descarga en cuestión. El Tribunal desestimó la petición del propietario del buque de que dictase el sobreseimiento de la causa en base a ese fundamento.

4.4 El propietario del buque ha apelado contra la decisión del Tribunal de distrito de Estocolmo ante el Tribunal de Apelaciones de Estocolmo.

5 Medidas que ha de adoptar el Comité Ejecutivo

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