



SINIESTROS QUE AFECTAN AL FONDO DE 1992

SINIESTRO EN ALEMANIA

Nota del Director

Resumen:

Las autoridades alemanas entablaron acción judicial contra el propietario del buque *Kuzbass*, que se sospechaba había causado una contaminación por hidrocarburos en Alemania en 1996, y contra su asegurador. El propietario del buque y el asegurador mantuvieron que los hidrocarburos contaminantes no provenían del *Kuzbass*. El Fondo de 1992 ha intervenido en los procedimientos y ha mantenido que el *Kuzbass* era la fuente de contaminación más probable. Las autoridades alemanas también entablaron acción judicial contra el Fondo de 1992 a fin de impedir que prescribiera su reclamación. El 12 de diciembre de 2002 el Tribunal de Primera Instancia pronunció sentencia sobre la cuestión de responsabilidad estimando que el propietario del buque y el asegurador eran responsables mancomunada y solidariamente por los daños por contaminación.

Medidas que han de adoptarse:

Tomar nota de la información.

1 El siniestro

- 1.1 Del 20 de junio al 10 de julio de 1996, la costa alemana y una serie de islas alemanas cercanas a la frontera con Dinamarca en el Mar del Norte fueron contaminadas por petróleo crudo. Las autoridades alemanas emprendieron operaciones de limpieza en el mar y en tierra, y se retiraron de las playas unas 1 574 toneladas de mezcla de hidrocarburos y arena.
- 1.2 El Organismo Federal Marítimo e Hidrográfico de Alemania extrajo muestras de los hidrocarburos que fueron arrastrados a la orilla. Las autoridades alemanas han sostenido que las comparaciones con una base de datos químicos analíticos sobre crudos del Mar del Norte, elaborada originalmente por el Organismo Federal Marítimo e Hidrográfico, indicaban que la contaminación no fue causada por petróleo crudo de plataformas del Mar del Norte. El análisis químico indicó que los hidrocarburos de las muestras eran de origen libio.

- 1.3 Las investigaciones de las autoridades alemanas revelaron que el buque tanque ruso *Kuzbass* (88 692 AB) había descargado crudos libios en el puerto de Wilhelmshaven el 11 de junio de 1996. Según las autoridades alemanas, quedaban a bordo unos 46 m³ de hidrocarburos que no podían ser descargados por las bombas del buque.
- 1.4 El *Kuzbass* zarpó de Wilhelmshaven el 11 de junio de 1996 y pasó un punto de control cerca de la estación de Guardacostas de Dover el 14 de junio de 1996. Basándose en una evaluación de los datos facilitados por los Servicios de Información Marítima del Lloyd's, las autoridades alemanas sostuvieron que no había habido otros movimientos de buques tanque con crudos libios a bordo durante el periodo y en la zona en cuestión. Según dichas autoridades, los análisis de las muestras de hidrocarburos tomadas del *Kuzbass* se ajustaban a los resultados de los análisis de las muestras tomadas en el litoral contaminado.
- 1.5 Las autoridades alemanas se dirigieron al propietario del *Kuzbass* pidiéndole que aceptase la responsabilidad por la contaminación por hidrocarburos. Declararon que, si no se cumplía esto, las autoridades entablarían acción judicial contra él. El propietario del buque y su asegurador P & I, el West of England Ship Owners' Mutual Insurance Association (Luxembourg) (West of England Club), informaron a las autoridades que negaban toda responsabilidad por el derrame.

2 Intervención del Fondo de 1992

- 2.1 Las autoridades alemanas informaron al Fondo de 1992 que, si no prosperaban sus intentos de recobrar el coste de las operaciones de limpieza del propietario del *Kuzbass* y su asegurador, reclamarían contra el Fondo de 1992.
- 2.2 La cuantía de limitación aplicable al *Kuzbass* conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 se estima aproximadamente en 38 millones de DEG (£34 millones).

3 Acciones judiciales

- 3.1 En julio de 1998 la República Federal de Alemania entabló acciones judiciales en el Tribunal de Primera Instancia de Flensburg contra el propietario del *Kuzbass* y el West of England Club, reclamando indemnización por el coste de las operaciones de limpieza por una cuantía de DM2,6 millones (€1,3 millones, aproximadamente £850 000).
- 3.2 En noviembre de 1998 se notificaron las acciones judiciales al Fondo de 1992. En agosto de 1999, éste intervino en el proceso a fin de proteger sus intereses.
- 3.3 El propietario del *Kuzbass* y el West of England Club presentaron alegatos al Tribunal sosteniendo que sus propios análisis químicos habían demostrado que los hidrocarburos transportados en el *Kuzbass* y los hidrocarburos encontrados en tierra no eran idénticos. Señalaron que los hidrocarburos transportados por el *Kuzbass* eran crudos libios Brega, en tanto que los hidrocarburos contaminantes no lo eran.
- 3.4 El propietario del buque y el West of England Club se refirieron también a los resultados de la investigación de la policía alemana y del fiscal público italiano ^{<1>}, los cuales, según el propietario y el Club, no habían hallado ninguna prueba válida que apoyase la acusación contra el *Kuzbass*.
- 3.5 En su respuesta al Tribunal, las autoridades alemanas sostuvieron que existían pruebas suficientes a primera vista de que la contaminación sólo podía haber sido causada por el *Kuzbass* y que el análisis llevado a cabo en nombre del propietario del buque y el Club no rebatía estas pruebas.

<1> El puerto de descarga del siguiente cargamento estaba en Italia.

- 3.6 Los alegatos presentados por el propietario del *Kuzbass* y el West of England Club y los alegatos presentados por las autoridades alemanas se resumen en los párrafos 3.3 a 3.5 del documento 92FUND/EXC.14/3.
- 3.7 El Tribunal designó un perito para examinar los indicios en cuanto al origen de los hidrocarburos y, en particular, si las muestras de la mezcla de hidrocarburos y arena contenían residuos de lavado de tanques o residuos de lavazas, y si los residuos se originaron del petróleo crudo libio Brega. El perito concluyó que las muestras en cuestión contenían sin duda alguna residuos de petróleo crudo típicos de los hallados en los lavados de tanques (lavazas) de petroleros. Afirmó que no había indicios de fangos en las muestras. A su parecer, la cantidad de petróleo recuperado (es decir varios cientos de toneladas) descartaba que los fangos de hidrocarburos hubiesen contribuido a la contaminación. Sobre la base del examen efectuado por el Organismo Federal Marítimo e Hidrográfico, los hidrocarburos en cuestión eran sin duda alguna, en su opinión, petróleo crudo libio; pero no era posible relacionar este petróleo con un pozo concreto. El perito manifestó asimismo que no era posible determinar si la contaminación había sido causada por la carga transportada por el *Kuzbass* sin tener acceso a muestras tomadas de su tanque de decantación.
- 3.8 El Tribunal ordenó a los demandados que presentasen los registros completos del sistema OD-MAC y el libro completo de registro de hidrocarburos correspondiente al año 1996. Los demandados respondieron que dichos documentos ya no estaban disponibles puesto que, como el *Kuzbass* había sido desguazado hacía mucho tiempo, se habían destruido la mayor parte de los documentos del buque.

4 Consideraciones del Director

- 4.1 El Director estuvo de acuerdo con las conclusiones del perito del tribunal. Sin embargo, después de estudiar los datos analíticos presentados por el Organismo Federal Marítimo e Hidrográfico, en particular los espectrogramas de masas de las muestras de contaminación, señaló que había un parecido extraordinario con el crudo libio Es Sider y no con el crudo libio El Brega, que es el petróleo transportado por el *Kuzbass* en la travesía inmediatamente anterior a la del supuesto delito de contaminación. De acuerdo con el calendario de exportaciones de crudo libio proporcionado por los Servicios de Información Marítima del Lloyds, antes de transportar la carga de crudo El Brega a Willhemshaven, el *Kuzbass* había transportado dos cargamentos de crudo Es Sider (cargado el 14 de febrero y el 28 de marzo de 1996) y un cargamento de crudo Ras Lanuf (cargado el 22 de febrero de 1996). Si el *Kuzbass* hubiese sido la fuente de la contaminación y si ésta se hubiese debido a la descarga por la borda de lavazas acumuladas durante varias travesías, ello podría explicar, en opinión del Director, por qué los espectrogramas de masa de las muestras de contaminación se parecían más a los espectrogramas de masas del crudo Es Sider. Basándose en las pruebas presentadas por las autoridades alemanas, el Director consideró que la contaminación fue causada por una descarga de petróleo crudo muy parecido al crudo Es Sider procedente de un buque tanque y que el *Kuzbass* era la fuente de contaminación más probable.
- 4.2 En septiembre de 2002 el Fondo de 1992 presentó a las autoridades alemanas un documento que resume su postura.
- 4.3 El 12 de diciembre de 2002 se celebró una audiencia ante el Tribunal de Primera Instancia de Flensburg. El Tribunal presentó un resumen de los hechos y emitió un dictamen provisional sobre las cuestiones legales en litigio. Después, el demandante, los demandados y el Fondo expusieron sus argumentos sobre los principales puntos.
- 4.4 El mismo día el Tribunal pronunció una sentencia parcial en la que consideró que el propietario del *Kuzbass* y el West of England Club eran responsables mancomunada y solidariamente por los daños por contaminación basándose en que las pruebas circunstanciales señalaban de modo contundente que los hidrocarburos provenían del *Kuzbass*. El Tribunal no decidió sobre la

cuantía de las pérdidas sufridas por las autoridades alemanas, y señaló que esta cuestión sería examinada a petición de una de las partes una vez que fuese definitiva la sentencia sobre la cuestión de la responsabilidad.

- 4.5 Se desconoce si el propietario del buque y el West of England Club tienen la intención de apelar contra la decisión del tribunal.

5 Prescripción

- 5.1 Los demandantes pierden el derecho a indemnización en aplicación del Convenio del Fondo de 1992 si no han iniciado acción judicial en un plazo de tres años de producido el daño o si no han notificado oficialmente al Fondo de 1992 de una acción judicial contra el propietario del buque o su asegurador en ese plazo. En todo caso, transcurrido un plazo de seis años desde la fecha del siniestro que causó el daño, no podrá intentarse ninguna acción judicial.

- 5.2 Como se ha mencionado antes, las autoridades alemanas notificaron al Fondo de 1992 de sus acciones judiciales contra el propietario del *Kuzbass* y el West of England Club a fin de impedir que caducaran sus derechos contra el Fondo al expirar el plazo de tres años. No obstante, el 14 de junio de 2002 también entablaron una acción judicial contra el Fondo de 1992 a fin de impedir que caducaran sus reclamaciones contra el Fondo a la expiración del plazo de seis años. El Fondo de 1992 solicitó al Tribunal que suspendiese el proceso respecto a esta acción en espera del resultado de la acción de las autoridades alemanas contra el propietario del buque y el West of England Club. El Tribunal concedió la suspensión de la instancia el 12 de noviembre de 2002.

6 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 este documento.
