



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 N°5 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 Ha habido cuatro nuevos siniestros que han dado lugar o pueden dar lugar a reclamaciones contra el Fondo de 1992 desde la 21ª sesión del Comité Ejecutivo celebrada en mayo de 2003. Hay 16 siniestros que tuvieron lugar antes de esa sesión, de los que se informa al Comité Ejecutivo.

2 Presentación de la documentación

- 2.1 La documentación presentada a la 22ª sesión del Comité Ejecutivo se ha estructurado del modo siguiente:
 - a) siniestros respecto de los cuales se invita al Comité Ejecutivo a prestar consideración 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 respectivos documentos. 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 los siniestros

La situación respecto a los siniestros que afectan al Fondo de 1992 puede resumirse así:

3.1 Documento 92FUND/EXC.22/3

- *Siniestro en Alemania* (1996): Las autoridades alemanas han entablado acción judicial contra el propietario y el asegurador de un buque, el *Kuzbass*, del que se sospecha haber causado contaminación por hidrocarburos en Alemania en 1996. El propietario del buque y su aseguradora han sostenido que los hidrocarburos contaminantes no procedían del *Kuzbass*. El Fondo de 1992 ha intervenido en los procedimientos y ha sostenido que el *Kuzbass* fue la fuente de contaminación más probable. Además las autoridades alemanas han entablado acción judicial contra el Fondo de 1992 a fin de impedir que prescribiera su reclamación. El Tribunal de primera instancia consideró que el propietario y la aseguradora eran responsables mancomunada y solidariamente de los daños por contaminación. El propietario del buque y la aseguradora han apelado contra la sentencia fundamentalmente por motivos de que los análisis químicos de las muestras de la contaminación no proporcionaban pruebas concluyentes de que los hidrocarburos procedían del *Kuzbass* y que había tres buques en la zona del siniestro en el momento en cuestión que podían haber causado la contaminación.

No se pide adoptar medidas.

3.2 No hay documento

- *Nakhodka* (Japón, 1997): Un Acuerdo entre los FIDAC y el propietario del *Nakhodka* y su asegurador sobre un acuerdo global de todas las cuestiones pendientes fue firmado el 28 de octubre de 2002. Los órganos rectores habían autorizado previamente al Director a concertar ese acuerdo. A consecuencia del acuerdo, el asegurador reembolsó a los Fondos £27,3 millones respecto a los pagos de indemnización de los Fondos y £3,6 millones respecto a la participación de los Fondos en los costes comunes. Los FIDAC retiraron sus acciones judiciales contra el propietario del buque, su asegurador y otras partes. Todas las reclamaciones han sido liquidadas y pagadas íntegramente. Los pormenores del acuerdo fueron notificados a los órganos rectores en sus sesiones de febrero de 2003 (documento 92FUND/EXC.20/2 y 71FUND/AC.10/3).

3.3 Documento 92FUND/EXC.22/4

- *Siniestro en Suecia* (2000): Varias islas suecas del Mar Báltico fueron contaminadas en septiembre de 2000. Investigaciones 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 análisis de las muestras de la contaminación realizado por las autoridades suecas indicó que correspondían a las muestras tomadas del *Alambra*. El propietario del *Alambra* y su asegurador sostienen que los hidrocarburos no procedían de ese buque. El Director ha examinado los datos analíticos obtenidos por las autoridades suecas y concuerda con su conclusión respecto al origen de la contaminación.

El Gobierno sueco ha entablado una acción judicial contra el propietario del buque y el asegurador reclamando indemnización por los costos de las operaciones de limpieza en una cuantía total de £405 000. El Gobierno ha entablado también una acción judicial contra el Fondo de 1992 sosteniendo que este último sería responsable de indemnizar al Gobierno sueco en caso de que ni el propietario del buque ni el asegurador fuesen considerados responsables de pagar la indemnización. El Fondo de 1992 ha decidido intervenir en el proceso.

No se pide adoptar medidas.

3.4 Documento 92FUND/EXC.22/5

- *Erika* (Francia, 1999): Al 7 de octubre de 2003, se habían presentado 6 785 reclamaciones de indemnización y se había evaluado el 95% de las reclamaciones. Se han efectuado pagos de indemnización por un total de £50 millones con respecto a 5 359 reclamaciones. Unos 600 demandantes han presentado acciones judiciales contra el propietario del buque, su asegurador y el Fondo de 1992. Desde que se presentaron dichas acciones, se han logrado acuerdos extrajudiciales con más de 200 demandantes. El Director incrementó en abril de 2003 el nivel de los pagos de indemnización al 100% de la cuantía de las pérdidas o los daños

realmente sufridos por los respectivos demandantes.

Un juez de instrucción de París está efectuando una investigación penal sobre la causa del siniestro. Se han presentado acusaciones contra varias partes. A petición de varias partes, el Tribunal de Comercio de Dunquerque ha designado un grupo de expertos para investigar la causa del siniestro. Estas investigaciones aún no han concluido.

A la espera de las conclusiones de las investigaciones en curso sobre las causas del siniestro, en su sesión de octubre de 2002, el Comité Ejecutivo autorizó al Director a incoar recursos, como medida preventiva, antes de que venza el plazo de tres años, contra varias partes, entre ellas el propietario matriculado del buque y su asegurador.

Dependiendo del resultado de las investigaciones en curso, podría haber motivos para que el Fondo de 1992 recurriese contra el Estado francés. El Director considera que el Fondo de 1992 debiera adoptar medidas para evitar que prescriba tal reclamación.

Medidas que se piden:

- Impartir instrucciones al Director en lo que respecta a los diversos procedimientos judiciales y
- examinar si conviene pedir al Director que adopte las medidas necesarias para evitar que prescriba una posible reclamación contra el Estado francés.

3.5 Documento 92FUND/EXC.22/6 (71FUND/AC.12/13/7)

- *Al Jaziah 1* (Emiratos Árabes Unidos, 2000): Los órganos rectores decidieron que los Convenios de los Fondos de 1971 y de 1992 eran aplicables al siniestro y que las responsabilidades se distribuyesen a medias entre ambos Fondos. Todas las reclamaciones derivadas de este siniestro se han liquidado en un total de £1,1 millones.

Los órganos rectores decidieron en octubre de 2002 que los Fondos de 1971 y de 1992 incoarían acción de recurso contra el propietario del buque por razón de que el buque no era navegable y que el propietario del buque no tenía derecho a limitar su responsabilidad. La acción de recurso fue incoada en enero de 2003.

No se pide adoptar medidas:

- *Zeinab* (Emiratos Árabes Unidos, 2001): Los órganos rectores decidieron que los Convenios de los Fondos de 1971 y de 1992 eran aplicables al siniestro y que las responsabilidades se distribuyesen a medias entre ambos Fondos. En relación con el Fondo de 1971, el siniestro está cubierto por el seguro, con una suma deducible de £220 325. Las reclamaciones respecto a costes de limpieza y medidas preventivas se liquidaron y se pagaron en £1 millón por los Fondos. Como los pagos del Fondo de 1971 han excedido de la suma deducible, el Fondo ya ha recuperado del asegurador £220 000.

Los Fondos han llevado a cabo una investigación de la identidad y paradero del propietario del *Zeinab*, con miras a incoar recurso. Comoquiera que el propietario del buque ya no vive en los Emiratos Árabes Unidos sino probablemente en Iraq, el Director opina que no tendría sentido recurrir contra él.

Medidas que se piden:

- Decidir si los Fondos deben incoar acción de recurso contra el propietario del buque.

3.6 Documento 92FUND/EXC.22/7

- *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 dichos Convenios no eran aplicables a este siniestro.

Dos empresas que efectuaron operaciones de limpieza entablaron acción judicial contra el Fondo de 1992 argumentando que el *Slops* estaba comprendido en la definición de 'buque' y que, como el propietario del

buque era manifiestamente incapaz de satisfacer sus reclamaciones de indemnización y habían adoptado todas las medidas razonables contra él, tenían derecho a la indemnización del Fondo.

El Tribunal de primera instancia sentenció que el *Slops* estaba comprendido en la definición de 'buque'. El Fondo de 1992 ha apelado contra la sentencia, tal como decidiera el Comité Ejecutivo, argumentando entre otras cosas que el *Slops* era una unidad flotante industrial para el tratamiento de desechos oleosos y no estaba destinada al transporte de hidrocarburos.

No se pide adoptar medidas.

3.7 Documento 92FUND/EXC.22/8

- *Prestige* (España, 2002): El petrolero *Prestige*, matriculado en las Bahamas, cargado con 77 000 toneladas de fueloil pesado, se partió en dos frente a la costa de Galicia (España) derramando una cantidad desconocida, pero importante, de su carga. Las secciones de proa y de popa, que yacen a una profundidad aproximada de 3 500 metros, contienen 13 300 toneladas y 900 toneladas estimadas de hidrocarburos respectivamente. Las autoridades españolas estudian varias opciones para extraer los hidrocarburos de los restos del naufragio.

Los hidrocarburos del *Prestige* afectaron a la costa atlántica desde Vigo en España hasta Brest en Francia, además de causar contaminación intermitente y ligera en las costas francesa e inglesa del Canal de la Mancha hasta el Estrecho de Dover.

La aseguradora P & I del propietario del buque y el Fondo de 1992 han establecido oficinas de reclamaciones en La Coruña (España) y Burdeos (Francia). Se ha recibido una serie de reclamaciones en esas oficinas.

Basándose en las cifras facilitadas por los Gobiernos español, francés y portugués, los costes totales del siniestro pueden estimarse aproximadamente en £703 millones. Con todo, el Director abriga todavía preocupaciones acerca de las cifras del Gobierno español respecto a los costes de las operaciones relativas a los restos del naufragio y considera que sería prudente incluir una cuantía adicional de £71 millones para conceder un margen de seguridad suficiente, lo que arroja una cifra total de £781 millones.

La cuantía total de indemnización disponible es 135 millones de Derechos Especiales de Giro, correspondientes a £120 millones. Dada la incertidumbre que queda en cuanto al nivel de reclamaciones admisibles, el Director no puede proponer un aumento del nivel de pagos por encima del 15% de las pérdidas o daños sufridos por los demandantes respectivos.

Medidas que se piden:

- Decidir el nivel de los pagos del Fondo de 1992.

3.8 Documento 92FUND/EXC.22/9

- *Victoriya* (Federación de Rusia, 2003): El buque tanque ruso apto para la navegación marítima/fluvial *Victoriya* padeció un incendio y explosión en una terminal del río Volga a unos 1 300 km del Mar Caspio y del Mar de Azov. Se derramó en el río una cantidad desconocida de petróleo crudo, que alcanzó una ribera del río y varias islas. Se están realizando esfuerzos para limpiar los hidrocarburos restantes antes de que se congele el río a fines de noviembre.

Como los Convenios de 1992 se aplican a los daños por contaminación causados entre otros en el territorio de los Estados Contratantes, el Director opina que los Convenios se aplican a los daños por contaminación causados por siniestros ocurridos en aguas interiores, incluidos los ríos.

Medidas que se piden:

- Decidir si los Convenios de 1992 se aplican a los daños ocasionados por contaminación de siniestros ocurridos en ríos y, en caso afirmativo, decidir si se ha de autorizar al Director a liquidar las reclamaciones derivadas del siniestro.

3.9 Documento 92FUND/EXC.22/10

- *Buyang* (República de Corea, 2003): El buque tocó una roca sumergida en un canal entre la isla de Geoje y la ciudad de Tongyeong, derramando entre 35 y 45 toneladas de fueloil pesado. Los hidrocarburos afectaron a varias islas en una zona que registra actividades marisqueras importantes. No es probable que el total de las reclamaciones admisibles exceda de la cuantía límite aplicable al buque tanque conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992. No obstante, el Fondo hará alguna contribución para los costes contraídos en relación con el empleo de los expertos nombrados juntamente por el Fondo de 1992 y el asegurador del buque.

No se pide adoptar medidas.

- *Hana* (República de Corea, 2003): El buque fue abordado por otro buque tanque cuando estaba atracado en un muelle de Busán, resultando un derrame de unas 34 toneladas de fueloil medio. Los hidrocarburos contaminaron los cascos de un gran número de embarcaciones en el puerto de Busán. El impacto del derrame en las pesquerías fue mínimo. No es probable que el Fondo de 1992 tenga que pagar indemnización respecto a este siniestro. No obstante, el Fondo hará alguna contribución para los costes contraídos en relación con el empleo de los expertos nombrados juntamente por el Fondo de 1992 y el asegurador del buque.

No se pide adoptar medidas.3.10 Documento 92FUND/EXC.22/11

- *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 empresas internacionales de salvamento que investigaran qué medidas se podían adoptar para poner fin a la amenaza de la contaminación por asfalto. Las autoridades francesas informaron al Fondo que, en vista de los costos previstos de tales operaciones, se convocaba una licitación a través del Diario Oficial de las Comunidades Europeas. Todavía no han comenzado las operaciones.

En octubre de 2002 el Gobierno francés entabló acción judicial contra el propietario del buque y el Fondo de 1992 reclamando provisionalmente £151 000 respecto a los costes de remoción del combustible del *Dolly*. Se manifiesta en el alegato que se reclamarán nuevos costes superiores a £1,3 millones respecto a la remoción de los restos del naufragio y la carga.

No se pide adoptar medidas.

- *Natuna Sea* (Indonesia, 2000): Los hidrocarburos derramados del *Natuna Sea* afectaron a Singapur, Malasia e Indonesia. Singapur en el momento del siniestro era Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y en el Convenio del Fondo de 1992, Indonesia era Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 solamente y Malasia era Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 y en el Convenio del Fondo de 1971.

Todas las reclamaciones de daños por contaminación en Malasia han sido liquidadas muy por debajo de la cuantía de limitación aplicable al *Natuna Sea* en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969. Todas las reclamaciones de daños por contaminación en Indonesia han sido liquidadas en un total de £1,8 millones y todas las reclamaciones en Singapur han sido liquidadas en un total de £5,3 millones. Ni el Fondo de 1971 ni el Fondo de 1992 tendrán, por lo tanto que efectuar ningún pago de indemnización respecto al siniestro del *Natuna Sea*.

No se pide adoptar medidas.

- *Baltic Carrier* (Alemania, 2001): El buque tanque *Baltic Carrier* fue abordado por el granelero *Tern* en el mar 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. Tras el abordaje, el *Tern* se dirigió a Rostock (Alemania) donde se descubrió que había unas 250 toneladas de hidrocarburos del *Baltic Carrier* 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*.

Las reclamaciones de indemnización por daños debidos a contaminación en Dinamarca se han liquidado en un total de £4,8 millones. Se están evaluando reclamaciones por un total de £4,3 millones. El asegurador del *Baltic Carrier*, que también lo es del *Tern*, ha informado al Fondo de 1992 que se alcanzó un acuerdo global con los intereses del *Tern*, a consecuencia del cual los intereses del *Baltic Carrier* habían pagado aproximadamente £308 000 a los intereses del *Tern* respecto a reclamaciones por daños de contaminación en Ventspils.

No es probable que el Fondo de 1992 tenga que efectuar pagos de indemnización respecto a este siniestro. No obstante, el asegurador ha informado al Fondo de 1992 que se reserva el derecho a incluir reclamaciones pagadas a los intereses del *Tern* por daños de contaminación causados por hidrocarburos del *Baltic Carrier* en una futura reclamación contra el Fondo de 1992. Si el asegurador promoviera esa reclamación contra el Fondo de 1992, el Comité Ejecutivo tendrá que prestar nueva consideración a la cuestión de la aplicabilidad de los Convenios de 1992 a la contaminación por hidrocarburos en Ventspils.

No se pide adoptar medidas.

- *Siniestro en España (2000)*: Varias playas de España fueron alcanzadas por hidrocarburos. La investigación de las autoridades españolas indicó que los hidrocarburos podrían haber sido descargados del petrolero maltés *Concordia I*. El propietario del *Concordia I* ha sostenido que los hidrocarburos no procedían de este buque. Las autoridades españolas han presentado una reclamación al propietario del buque y su asegurador por £3 800 respecto a los costes de limpieza.

Las autoridades españolas han facilitado los datos obtenidos de los análisis de las muestras tomadas del *Concordia I* y de las muestras de hidrocarburos recogidas de las orillas. El Director concuerda con la conclusión de las autoridades españolas de que los hidrocarburos del *Concordia I* corresponden a los hidrocarburos recogidos de las orillas. El asegurador del propietario del buque ha recabado otra opinión técnica sobre la interpretación de los datos analíticos.

En octubre de 2002 el Comité Ejecutivo decidió autorizar al Fondo de 1992 a efectuar liquidaciones finales en nombre del Fondo de 1992 de todas las reclamaciones derivadas del siniestro en caso de que los demandantes no lograsen obtener indemnización en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, pero pudiesen demostrar a satisfacción del Director que los daños de contaminación fueron causados por hidrocarburos persistentes procedentes de un buque según se define en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992.

No se pide adoptar medidas.

- *Siniestro en Guadalupe (2002)*: Un siniestro de contaminación afectó a la costa de una población en Guadalupe (Caribe) en junio de 2002. Se cree que la contaminación resultó de una descarga ilegal de hidrocarburos en el mar. Se extrajeron muestras de los hidrocarburos para analizarlas. Los costos de limpieza se estiman en £220 000.

En septiembre de 2003 el Fondo de 1992 recibió nueva información tras investigaciones de las autoridades sobre el origen de la contaminación. Se identificaron varios buques como posibles procedencias, todos los cuales parecen haber sido buques de carga general. Por lo tanto parece poco probable que el Fondo de 1992 tenga que efectuar pagos de indemnización.

No se pide adoptar medidas.

- *Siniestro en el Reino Unido (2002)*: La costa sur del Reino Unido fue alcanzada por hidrocarburos. Un análisis de la contaminación ha llevado al Organismo Marítimo y de Guardacostas (MCA) a la conclusión de que lo más probable es que los hidrocarburos eran petróleo crudo pesado del Oriente Medio. El Director concuerda con esta conclusión, y como no hay refinerías ni oleoductos de petróleo crudo en la zona, concluyó además que con toda probabilidad los hidrocarburos procedían de un petrolero.

El Comité Ejecutivo decidió en su sesión de octubre de 2002 autorizar al Director a efectuar liquidaciones definitivas en nombre del Fondo de 1992 de todas las reclamaciones derivadas del siniestro en caso de que los demandantes no lograsen obtener indemnización en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992.

Pese a extensas indagaciones el MCA no logró identificar el buque responsable de la descarga. Habida cuenta de la conclusión del Director, el Fondo de 1992 pagó a un municipio £5 400 respecto a costes de limpieza. No se esperan nuevas reclamaciones respecto a este siniestro.

No se pide adoptar medidas.

- *Spabunker IV* (España, 2003): La gabarra de combustible española *Spabunker IV* se hundió en marejada en la Bahía de Algeciras, España. Se perdió un tripulante a consecuencia del hundimiento. De los restos del naufragio sólo se derramaron pequeñas cantidades de hidrocarburos, que en su mayor parte se disiparon antes de alcanzar las orillas cercanas. La Sociedad Española de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR) movilizó una considerable cantidad de equipo de limpieza. Una empresa de salvamento designada por SASEMAR extrajo la carga restante de los restos del naufragio y luego los izó del fondo marino.

El Gobierno español ha presentado reclamaciones por £3,8 millones respecto a la extracción de los hidrocarburos de los restos del naufragio y la izada de la gabarra. Otras reclamaciones por un total de £438 000 han sido presentadas por demandantes particulares por costes de limpieza y medidas preventivas en España. Las autoridades de Gibraltar han presentado reclamaciones por un total de £18 350 respecto a limpieza y medidas preventivas. Es poco probable que el Fondo de 1992 tenga que efectuar pagos de indemnización derivados de este siniestro.

Medidas que se piden:

- Decidir si se ha de autorizar al Director a liquidar reclamaciones respecto a este siniestro.

3.11 Documento 92FUND/EXC.22/13

- *Duck Yang* (República de Corea, 2003): El buque tanque costero se hundió tras garrear el ancla y colisionar con una gabarra y la pared de un muelle en el puerto de Busán. Un derrame de aproximadamente 300 toneladas de fueloil se extendió por todos los confines del puerto, causando interrupción en las operaciones portuarias y la contaminación de los cascos de más de 100 buques. Es demasiado pronto para saber si la cuantía total de las reclamaciones resultantes de este siniestro excederá de la cuantía de limitación aplicable al *Duck Yang* en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992.

Medidas que se piden:

- Decidir si se ha de autorizar al Director a liquidar las reclamaciones respecto de este siniestro.
- Siniestro del *Kyung Won* (República de Corea, 2003): La gabarra sin propulsión encalló en el rompeolas de un pequeño puerto pesquero, derramando unas 100 toneladas de fueloil pesado. Quedaron contaminados unos 14 km de litoral en diversos grados, impactando pesquerías y maricultura. La gabarra no tenía ningún seguro de responsabilidad.

Aunque se prevén reclamaciones por los costes de las operaciones de limpieza y reclamaciones de indemnización respecto a pérdidas en los sectores de pesca y maricultura, no es posible estimar la magnitud de las reclamaciones en esta coyuntura. Es poco probable que el propietario del buque cuente con los recursos financieros para efectuar pagos de indemnización significativos.

Medidas que se piden:

- Decidir si se ha de autorizar al Director a efectuar pagos respecto a este siniestro incluso si el propietario del buque no ha efectuado ningún pago.

4 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.
