



**FONDO INTERNACIONAL
DE INDEMNIZACIÓN DE
DAÑOS DEBIDOS A LA
CONTAMINACIÓN POR
HIDROCARBUROS 1992**

COMITÉ EJECUTIVO
22ª sesión
Punto 3 del orden del día

92FUND/EXC.22/4
30 septiembre 2003
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.

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 SEK5,2 millones (£405 000). El Gobierno ha entablado también una acción judicial contra el Fondo de 1992 sosteniendo que este último sería responsable de indemnizarle en caso de que ni el propietario del buque ni el asegurador fuesen considerados responsables de pagar la indemnización.

Medidas que han de adoptarse:

Impartir instrucciones con respecto a la acción judicial contra el Fondo de 1992.

1 Siniestro

- 1.1 Entre el 22 de septiembre y principios 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 posteriormente a varias islas del archipiélago de Estocolmo. La Guardia Costera sueca, el Servicio de Rescate sueco y las autoridades locales emprendieron operaciones de limpieza, cuyo resultado fue la recogida de unos 20 m³ de hidrocarburos del mar y de la costa.
- 1.2 Las investigaciones por parte de las autoridades suecas indicaron que los hidrocarburos podían haber sido descargados dentro de la Zona Económica Exclusiva de Suecia al este de Gotland, posiblemente del buque tanque maltés *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 resultados de los análisis de muestras de hidrocarburos de las islas contaminadas corresponden con los de muestras tomadas del *Alambra*.

- 1.3 El *Alambra* estaba inscrito en la London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Ltd (London Club). El propietario del buque y el London Club sostienen que los hidrocarburos no procedían del *Alambra*.
- 1.4 La cuantía de limitación aplicable al *Alambra* conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 es de 32 684 760 DEG (£27,6 millones).

2 Reclamaciones de indemnización

- 2.1 La Guardia Costera incurrió en costos por operaciones de limpieza de un total de SEKr1,1 millones (£86 000). El Servicio de Rescate, junto con las autoridades locales, incurrieron en costos por operaciones de limpieza de un total de SEKr4,1 millones (£320 000). La cuantía total de las reclamaciones sería, por tanto, muy inferior a la cuantía de limitación aplicable al *Alambra*.
- 2.2 Las autoridades suecas informaron al Director que pensaban presentar sus reclamaciones de indemnización al propietario del buque. Indicaron además que, en caso de que no consiguieran recibir indemnización del propietario, considerarían promover reclamaciones contra el Fondo de 1992. No obstante, a fin de poder obtener indemnización del Fondo de 1992 en estas circunstancias, 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.
- 2.3 Las autoridades suecas comunicaron 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 Director ha examinado los resultados de los análisis y está de acuerdo con la conclusión de las autoridades de que las muestras de contaminación corresponden exactamente a las tomadas del *Alambra*.

3 Imposición de multa al propietario del buque

- 3.1 La Guardia Costera sueca impuso una multa por contaminación de las aguas de SEKr439 000 (£34 000) al propietario del *Alambra* en virtud de la Ley de 1980 sobre Medidas contra la contaminación procedente de los buques.
- 3.2 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 había tenido 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 causa puesto que no se había producido ninguna descarga de hidrocarburos desde el *Alambra*.
- 3.3 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 de distrito desestimó la petición del propietario del buque de sobreseimiento de la causa por esta razón.
- 3.4 En septiembre de 2002 el Tribunal de Apelación de Estocolmo confirmó la decisión del Tribunal de distrito. El propietario del buque interpuso un recurso de apelación contra esta decisión y en mayo de 2003 el Tribunal Supremo le acordó el derecho a entablar la acción ante él.

4 Acciones judiciales contra el propietario del buque y el Club y contra el Fondo

- 4.1 El 19 de septiembre de 2003 el Gobierno sueco entabló una acción judicial en el Tribunal de distrito de Estocolmo contra el propietario del buque y el London Club sosteniendo que los hidrocarburos en cuestión procedían del *Alambra* y reclamando indemnización de los costos de

limpieza en una cuantía de SEKr5 260 364 (£405 000). El Gobierno también entabló una acción judicial contra el Fondo de 1992 como medida de protección a fin de impedir que prescribiera su derecho a reclamación contra éste. El Gobierno invocó la responsabilidad que tenía el Fondo de 1992 de indemnizarle en el caso de que ni el propietario del buque ni el London Club fuesen considerados responsables de pagar la indemnización.

4.2 El Fondo de 1992 está preparando su respuesta.

5 Medidas que ha de adoptar el Comité Ejecutivo

Se invita al Comité Ejecutivo a que tenga a bien:

- a) Tomar nota de la información que consta en el presente documento; e
 - b) impartir al Director las instrucciones que considere adecuadas respecto de este siniestro.
-