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

COMITÉ EJECUTIVO
9ª sesión
Punto 3 del orden del día

92FUND/EXC.9/3
25 septiembre 2000
Original: INGLÉS

SINIESTROS RELACIONADOS CON EL FONDO DE 1992

SINIESTRO EN ALEMANIA

Nota del Director

Resumen:	Se ha notificado al Fondo de 1992 que las autoridades alemanas han entablado una acción judicial contra el propietario de un buque que presuntamente ocasionó contaminación por hidrocarburos en Alemania en 1996. El Fondo de 1992 ha intervenido en los procesos.
Medidas que se han de adoptar:	Impartir instrucciones al Director con respecto a dicho siniestro.

1 El siniestro

1.1 Del 20 de junio al 10 de julio de 1996 el litoral alemán y una serie de islas alemanas del Mar del Norte cercanas a la frontera con Dinamarca resultaron afectadas por contaminación de petróleo crudo. Las autoridades alemanas llevaron a cabo operaciones de limpieza en mar y en tierra y se extrajeron 1 574 toneladas de mezcla de hidrocarburos y arena de las playas.

1.2 El Organismo Federal Marítimo e Hidrográfico de Alemania tomó muestras de los hidrocarburos que había llevado el mar a la costa. Las autoridades alemanas han sostenido que las comparaciones con una base de datos analítica química sobre crudos del Mar del Norte elaborada originalmente por el Organismo Federal Marítimo e Hidrográfico demuestran que la contaminación no fue ocasionada por petróleo crudo procedente de las plataformas del Mar del Norte. Según el análisis químico había petróleo crudo de Libia en las muestras.

1.3 Según las simulaciones por ordenador de los movimientos de las corrientes y los vientos efectuadas por el Organismo Marítimo e Hidrográfico los hidrocarburos se pudieron haber derramado entre el 12 y el 18 de junio a aproximadamente 60 - 100 millas náuticas al noroeste de la Isla de Sylt.

1.4 Las investigaciones llevadas a cabo por las autoridades alemanas revelaron que el buque tanque ruso *Kuzbass* (88 692 AB) había descargado crudo libio en el puerto de Wilhelmshaven el 11 de junio de 1996. Según las autoridades alemanas quedaron a bordo unos 46 m^3 de hidrocarburos que no se podían descargar mediante las pompas del buque.

1.5 El *Kuzbass* zarpó de Wilhelmshaven el 11 de junio de 1996 y pasó un punto de control cercano al puesto de guardacostas de Dover el 14 de junio de 1996. Basándose en una evaluación de los datos facilitados por los servicios de Información Marítima de Lloyds, las autoridades alemanas sostienen que no hubo otros movimientos de buques tanque que transportasen petróleo crudo libio durante el período y dentro de la zona en cuestión. Según las autoridades alemanas, los análisis de muestras de hidrocarburos tomadas del *Kuzbass* coinciden con los resultados de los análisis de las muestras extraídas del litoral contaminado.

1.6 Las autoridades alemanas se dirigieron al propietario del buque *Kuzbass* y le pidieron que aceptara la responsabilidad por la contaminación por hidrocarburos. Indicaron que, de no aceptarla, las autoridades entablarían una acción judicial contra él. El propietario y su asegurador P & I, la West of England Ship Owners' Mutual Insurance Association (Luxemburgo) (West of England Club), informaron que declinaban cualquier responsabilidad por el derrame.

2 Intervención del Fondo de 1992

2.1 Las autoridades alemanas informaron al Fondo de 1992 que, en el caso de que no prosperasen sus intentos de recobrar el costo de las operaciones de limpieza por parte del propietario del *Kuzbass* y su asegurador, presentarían una reclamación contra el Fondo de 1992.

2.2 En el caso de que las autoridades alemanas presentaran una reclamación contra el Fondo de 1992, se plantearía la cuestión de si dichas autoridades han demostrado que los daños resultaron de un siniestro relacionado con uno o más buques como se define en el Convenio del Fondo de 1992 (véase Artículo 4.2 (b) del Convenio del Fondo de 1992).

2.3 La definición de 'buque' del Artículo I.1 del Convenio de responsabilidad civil de 1992 comprende asimismo buques tanque sin carga en determinadas circunstancias y así también, por referencia, quedan comprendidos en la definición de buque del Convenio del Fondo de 1992. En el artículo I.1 del Convenio de responsabilidad civil se establece que:

> Por 'buque' se entiende toda nave apta para la navegación marítima y todo artefacto flotante en el mar, del tipo que sea, construido o adaptado para el transporte de hidrocarburos a granel como carga, a condición de que el buque en el que se puedan transportar hidrocarburos y otras cargas sea considerado como tal sólo cuando esté efectivamente transportando hidrocarburos a granel como carga y durante cualquier viaje efectuado a continuación de ese transporte a menos que se demuestre que no haya a bordo residuos de los hidrocarburos a granel objeto de dicho transporte.

2.4 La cantidad de limitación aplicable al *Kuzbass* en virtud del Convenio de responsabilidad civil de 1992 se calcula en aproximadamente 38 millones de Derechos Especiales de Giro (DEG) (£35 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 y el West of England Club y reclamó una indemnización por el costo de las operaciones por una cuantía de DM2 600 millones (£815 000).

3.2 En noviembre de 1998 el Fondo de 1992 recibió la notificación de acciones judiciales. En Agosto de 1999, el Fondo intervino en los procesos a fin de proteger sus intereses.

3.3 Las autoridades alemanas han basado sus acciones judiciales entre otras cosas en los hechos más arriba expuestos. El Fondo de 1992 está examinando los documentos presentados en apoyo de las acciones.

3.4 El propietario del *Kuzbass* y el West of England Club han presentado alegatos al Tribunal. A continuación se resume la postura adoptada por el propietario y el asegurador.

> Los análisis químicos facilitados por las autoridades alemanas han demostrado únicamente que tanto los hidrocarburos transportados en el *Kuzbass* como los hidrocarburos hallados en tierra procedían de Libia, sin especificar que la composición química de los hidrocarburos era idéntica. No obstante, los análisis químicos llevados a cabo en nombre del propietario del buque y del Club, demostraron que los hidrocarburos no eran idénticos. En particular, los análisis más recientes demostraron que, aunque ambos hidrocarburos eran de origen libio, los hidrocarburos transportados por el *Kuzbass* eran petróleo crudo libio Brega mientras que el hidrocarburo contaminante no era petróleo crudo libio Brega.
>
> Con respecto a la cuestión de si la contaminación por hidrocarburos se hubiera podido ocasionar al lavar los tanques del *Kuzbass*, el lavado de tanques se lleva normalmente a cabo únicamente en casos excepcionales, como por ejemplo en el caso de que se tuviese que reparar un tanque o si se tuviese que transportar a bordo otro tipo de carga que no debiese entrar en contacto con los residuos de la carga transportada en la travesía anterior. En el caso del *Kuzbass*, el buque tanque se dirigía al Mediterráneo para cargar petróleo crudo y las condiciones de los tanques no exigían que se lavaran. Por otra parte, no hubiese sido posible desde un punto de vista técnico extraer mediante bombeo los hidrocarburos que quedaban a bordo.
>
> La ruta seguida por el *Kuzbass* estaba lejos de las zonas del mar en las que presuntamente se produjo el derrame de hidrocarburos que provocó la contaminación. Se han proporcionado en apoyo de nuestro argumento copias de las cartas náuticas rusas originales, el registrador del rumbo y el diario de navegación del buque.
>
> En lo que respecta a los datos proporcionados por los Servicios de información marítima del Lloyds que demuestran que no hubo otros movimientos de buques tanque que transportasen petróleo crudo libio a bordo en junio de 1996 en la zona en cuestión, los informes de los Servicios de información marítima de Lloyds comprenden únicamente buques de tanque con carga, y no facilitan información en absoluto sobre los movimientos de buques tanque sin carga en los que sea muy probable que se lleve a cabo lavado de tanques.

3.5 El propietario del buque y el West of England Club han hecho alusión asimismo a los resultados de las investigaciones llevadas a cabo por la policía alemana y por el fiscal italiano[<1>], ninguno de los cuales, según el propietario y el asegurador, han hallado pruebas válidas que corroboren la acusación contra el *Kuzbass*.

3.6 En su respuesta ante el Tribunal las autoridades alemanas señalaron lo siguiente:

> El *Kuzbass* había transportado petróleo crudo libio. Los análisis de las muestras de hidrocarburos hallados en las playas contaminadas han demostrado que además estos

---

<1> El puerto de descarga de la próxima carga estaba en Italia.

hidrocarburos eran petróleo crudo libio. El *Kuzbass* fue el único buque tanque que pasó por el Mar del Norte de camino a la Bahía de Helgoland en junio de 1996. Había pruebas a primera vista que indicaban que la contaminación sólo podía haber sido provocada por el *Kuzbass*. El análisis llevado a cabo en nombre del propietario del buque y del Club no refutó estos indicios. La afirmación del propietario del buque y del Club de que los dos hidrocarburos no eran idénticos no era sostenible basándose en las normas científicas actuales. El *Kuzbass* tenía un escape entre un tanque de decantación y un tanque de carga. Se dejó de sostener que la contaminación por hidrocarburos fue causada por un lavado solo de tanque. Tal contaminación fue provocada por una descarga de los residuos de lavazas. Por consiguiente, se debe dar por sentado que ya en una travesía anterior con carga se había filtrado carga pura a través del escape al tanque de decantación y que dicho tanque se había ido llenando parcialmente con los residuos de lavazas anteriores y que el escape dio lugar a un residuo que contenía una cantidad elevada de petróleo crudo. A continuación el *Kuzbass* descargó esta mezcla durante la travesía desde Cuxhaven al Mediterráneo.

3.7 El Tribunal ha nombrado a un experto para que examine las pruebas sobre la procedencia de los hidrocarburos, y en particular si las muestras de la mezcla de hidrocarburos y arena contenían residuos de lavados de tanque y/o residuos de lavazas y si los residuos procedían de petróleo crudo libio Brega. Se espera que el informe del experto esté listo en noviembre de 2000.

4 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 se presenta en el presente documento; e

(b) impartir al Director las instrucciones que considere oportunas con respecto a dicho siniestro.