



Fondos internacionales
de indemnización de daños
debidos a contaminación
por hidrocarburos

Punto 3 del orden del día	IOPC/NOV25/3/10
Fecha	27 de agosto de 2025
Original	Inglés
Asamblea del Fondo de 1992	92A30
Comité Ejecutivo del Fondo de 1992	92EC85
Asamblea del Fondo Complementario	SA22

SINIESTROS QUE AFECTAN A LOS FIDAC – FONDO DE 1992

MT HARCOURT

Nota de la Secretaría

Objetivo del documento:	Informar al Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 de las novedades acaecidas respecto de este siniestro.
Resumen:	<p>El 2 de noviembre de 2020, el buque tanque de almacenamiento de hidrocarburos <i>MT Harcourt</i> (arqueo bruto de 26 218, construido en 1997) sufrió una explosión en un tanque de agua de lastre en el estado de Delta (Nigeria). Se informó que se derramaron unos 31 barriles de crudo (aproximadamente 4,2 toneladas).</p> <p>La operación de limpieza fue organizada por el personal de la terminal, que utilizó sus propias gabarras y tripulación, y se llevó a cabo con éxito. No se encontraron rastros de la carga de hidrocarburos en las muestras de agua tomadas por expertos del club P&I.</p> <p>El propietario del <i>MT Harcourt</i> es parte en el Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos procedentes de pequeños buques tanques (STOPIA) 2006 (enmendado en 2017), en virtud del cual la cuantía de limitación aplicable al buque tanque se puede aumentar, con carácter voluntario, hasta 20 millones de DEG. No se ha solicitado al Fondo de 1992 que pague indemnización alguna.</p> <p>Un representante de 12 comunidades ribereñas que se afirma que han sido afectadas por el derrame presentó una reclamación contra el propietario y el capitán del buque en el Alto Tribunal Federal de Warri (Nigeria). No se inició ningún procedimiento contra el Fondo de 1992. El club P&I del propietario del buque presentó una solicitud de defensa, y logró que se desestimara la reclamación. Posteriormente, los reclamantes interpusieron un recurso de apelación. El 9 de mayo de 2024 el Tribunal de Apelación desestimó el caso; los reclamantes no apelaron ante el Tribunal Supremo dentro del plazo señalado.</p>
Novedades:	Los reclamantes no han solicitado una prórroga para apelar fuera del plazo establecido. Habida cuenta del tiempo transcurrido y de la falta de fundamento de la reclamación, el club P&I ha dado por concluido el caso. El Fondo de 1992 también considera cerrado este siniestro.
Medidas que se han de adoptar:	<p><u>Comité Ejecutivo del Fondo de 1992</u></p> <p>Tomar nota de la información.</p>

1 Resumen del siniestro

Buque	<i>MT Harcourt</i>
Fecha del siniestro	02.11.2020
Lugar del siniestro	Río Benín, estado de Delta (Nigeria)
Causa del siniestro	Explosión por hidrocarburos que penetraron en el tanque de lastre
Cantidad de hidrocarburos derramados	Sin determinar; aproximadamente 31 barriles (4,2 toneladas)
Zona afectada	Hidrocarburos presuntamente contenidos en el canal lateral en que estaba amarrado el buque
Estado de abanderamiento del buque	Islas Marshall
Arqueo bruto	26 218
Asegurador P&I	West of England P&I Club
Límite del CRC	17,9 millones de DEG (USD 25,2 millones) ^{<1>}
STOPIA/TOPIA aplicable	Límite del STOPIA 2006 de 20 millones de DEG (USD 28,2 millones)
Límite del CRC y del Fondo	203 millones de DEG (USD 286 millones)
Procedimientos judiciales	Se iniciaron procedimientos judiciales contra el propietario del buque y el capitán. El caso fue desestimado en el Alto Tribunal Federal y el Tribunal de Apelación, y no se ha interpuesto recurso alguno ante el Tribunal Supremo. El Fondo de 1992 no ha sido notificado de ninguna acción judicial.

2 Antecedentes

- 2.1 El 2 de noviembre de 2020 se produjo una explosión en el interior de un tanque de lastre del buque tanque/tanque de almacenamiento de hidrocarburos *MT Harcourt*, que se encontraba amarrado en la terminal Elcrest, en el yacimiento petrolífero Gbetiokun, cerca de Koko, estado de Delta (Nigeria).
- 2.2 El personal de la terminal organizó la operación de respuesta utilizando sus propios remolcadores y su tripulación, y los hidrocarburos quedaron de inmediato contenidos. Los peritos del club supervisaron la colocación de las barreras y quedaron satisfechos de que la limpieza se hubiera completado con éxito.
- 2.3 Tras el siniestro, el club P&I solicitó que un grupo de expertos tomara muestras en el río Benín, en las inmediaciones del lugar del derrame y de las comunidades que presuntamente se habían visto afectadas por la contaminación. Asimismo, se tomaron muestras de hidrocarburos de los tanques de carga del buque para fines de análisis y comparación. No se encontraron rastros del cargamento del *MT Harcourt* en las muestras de agua.
- 2.4 Las pruebas fotográficas tomadas indicaron que las comunidades circundantes seguían utilizando el río Benín de manera habitual y que no se habían visto afectadas por el siniestro en el momento en que ocurrió, ni tampoco posteriormente.

3 Aplicabilidad de los Convenios

- 3.1 Nigeria es Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992) y en el Convenio del Fondo de 1992.

<1> El tipo de cambio utilizado en este documento al 2 de noviembre de 2020, esto es, la fecha en que ocurrió el siniestro, es de 1 DEG = USD 1,409720.

- 3.2 La cuantía total disponible para el pago de indemnización con arreglo a los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992 es de 203 millones de DEG (USD 286 millones).
- 3.3 Dado que el *MT Harcourt* tiene un arqueo bruto de 26 218, la cuantía de limitación aplicable de conformidad con el CRC de 1992 es de 17,9 millones de DEG (USD 25,2 millones). El propietario del *MT Harcourt* es Parte en el STOPIA 2006, en virtud del cual la cuantía de limitación aplicable al buque tanque se puede aumentar, con carácter voluntario, hasta 20 millones de DEG.
- 3.4 No se ha pedido al Fondo de 1992 que pague indemnización alguna.

3.5 **Detalles sobre el seguro**

El buque estaba asegurado con el West of England P&I Club, parte del International Group of P&I Associations.

4 Reclamaciones de indemnización

Se ha presentado una reclamación en nombre de 12 comunidades ribereñas que reclaman indemnización por daños a riachuelos, manglares, zonas de reproducción de peces, agua potable y medios de subsistencia de los pescadores en las comunidades. No se ha proporcionado ninguna prueba al club P&I, a excepción de una fotografía de unos pocos peces muertos.

5 Procedimientos civiles

- 5.1 El 26 de febrero de 2021, un reclamante entabló un procedimiento judicial contra el propietario y el capitán del buque en representación de 12 comunidades ribereñas del río Benín. El monto de la reclamación asciende a NGN 11 980 millones. Al 8 de agosto de 2025, no se ha notificado ningún procedimiento judicial al Fondo de 1992.
- 5.2 El propietario del buque y el capitán presentaron una solicitud de defensa y lograron que se rechazara la reclamación. Posteriormente los reclamantes apelaron la decisión.
- 5.3 El 9 de mayo de 2024 el Tribunal de Apelación desestimó el caso. Los reclamantes dispusieron de 90 días para apelar ante el Tribunal Supremo pero el plazo venció y el club P&I no recibió ninguna notificación de una nueva apelación. Los reclamantes disponen de un periodo indefinido para solicitar que se les conceda una prórroga para presentar una apelación en el Tribunal Supremo.
- 5.4 Al 8 de agosto de 2025, los reclamantes no han solicitado una prórroga para interponer un recurso de apelación ante el Tribunal Supremo. Habida cuenta del tiempo transcurrido y de que la reclamación se considera infundada, el club P&I ha dado por concluido el caso.

6 Consideraciones del Director

- 6.1 El Director toma nota de que el club P&I ha dado por concluido este caso.
- 6.2 El Director considera que sigue siendo improbable que el Fondo de 1992 se vea afectado por este caso y da por concluido este siniestro.

7 Medidas que se han de adoptar

Comité Ejecutivo del Fondo de 1992

Se invita al Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 a que tenga a bien tomar nota de la información que figura en el presente documento.