



Punto 3 del orden del día	IOPC/OCT18/3/13	
Fecha	22 de octubre de 2018	
Original	Inglés	
Asamblea del Fondo de 1992	92A23	
Comité Ejecutivo del Fondo de 1992	92EC71	●
Asamblea del Fondo Complementario	SA15	

SINIESTROS QUE AFECTAN A LOS FIDAC — FONDO DE 1992

SINIESTRO EN CANADÁ

Nota de la Secretaría

Objetivo del documento:	Informar acerca de un siniestro de contaminación por hidrocarburos que podría afectar al Fondo de 1992.
Resumen:	<p>En octubre de 2018, el Director fue emplazado de los procedimientos judiciales relativos a un siniestro que había ocurrido dos años antes, en 2016. El 13 de octubre de 2016, la unidad articulada de remolcador y gabarra (ATB, por sus siglas en inglés) compuesta por el remolcador <i>Nathan E. Stewart</i> y la gabarra tanque <i>DBL 55</i> encalló en el arrecife Edge, cerca de la isla Athlone, en la entrada al canal de Seaforth, a unas 10 millas náuticas al oeste de Bella Bella, Columbia Británica (Canadá). El casco del remolcador acabó sufriendo una perforación y se derramaron alrededor de 110 000 litros de dieseloil en el medio ambiente. Luego, el remolcador se hundió y se separó de la gabarra.</p> <p>Una comunidad de las Primeras Naciones, conformada por cinco tribus, entabló una acción judicial contra el propietario, los operadores, el capitán y un oficial de la unidad ATB <i>Nathan E. Stewart/DBL 55</i>. Los demandantes también incluyen como terceras partes, entre otros, al Fondo relativo a la contaminación por hidrocarburos procedentes de buques de Canadá, al Fondo de 1992 y al Fondo Complementario.</p>
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	Unidad articulada de remolcador y gabarra (ATB) compuesta por el remolcador <i>Nathan E. Stewart</i> y la gabarra tanque <i>DBL 55</i>
Fecha del siniestro	13 de octubre de 2016
Causa del siniestro	Error humano (posiblemente debido a cansancio)
Cantidad de hidrocarburos derramados	110 000 litros de dieseloil
Zona afectada	Entrada al canal de Seaforth, Columbia Británica (Canadá)
Estado de abanderamiento	Estados Unidos de América
Arqueo bruto	Unidad ATB, menos de 5 000 unidades de arqueo (remolcador, 320 AB)
Asegurador P&I	Standard Club

Procedimientos judiciales	El Fondo de 1992 y el Fondo Complementario han sido designados como "otras partes o personas" en procedimientos judiciales.
---------------------------	---

2 Antecedentes

- 2.1 En octubre de 2018, se informó al Director acerca de un siniestro que había ocurrido en 2016. El 13 de octubre de 2016, la unidad articulada de remolcador y gabarra (ATB) compuesta por el remolcador *Nathan E. Stewart* y la gabarra tanque *DBL 55* encalló en el arrecife Edge, cerca de la isla Athlone, en la entrada al canal de Seaforth, a unas 10 millas náuticas al oeste de Bella Bella, Columbia Británica (Canadá). El casco del remolcador sufrió una perforación y se derramaron en el medio ambiente alrededor de 110 000 litros de dieseloil y algo de aceite lubricante, aceite hidráulico, aceite de los mecanismos internos y lubricantes usados. Posteriormente, el remolcador se hundió y se separó de la gabarra.
- 2.2 La unidad ATB se encontraba de regreso de Alaska, donde había descargado combustible para turbinas de gas y gasolina, y estaba de camino al puerto de Vancouver. Tras la descarga en Alaska, en el viaje de regreso, la gabarra *DBL 55* se encontraba en condición de lastre. En el viaje anterior, la gabarra transportaba combustible para turbinas de gas y gasolina.
- 2.3 Cuando el *Nathan E. Stewart* se encontraba en modo de empuje, la proa del remolcador estaba asegurada con pernos operados neumáticamente al corte en V ubicado en la popa de la gabarra. Cuando las dos embarcaciones estaban conectadas de esta manera, formaban una unidad articulada de remolcador y gabarra (ATB). Al parecer el *Nathan E. Stewart* solía transitar entre instalaciones petroleras del estado de Washington (Estados Unidos de América) y Vancouver (Columbia Británica, (Canadá)) bien con la garraba *DBL 55* o con alguna otra gabarra tanque de la compañía cargada con productos refinados del petróleo que se descargarían en diversos puertos de Alaska.
- 2.4 La unidad ATB estaba asegurada por el Standard Club.

3 Operaciones de respuesta

- 3.1 La tripulación intentó rodear la unidad ATB con una barrera flotante de contención, que falló debido al estado del mar y a las condiciones meteorológicas.
- 3.2 El combustible del remolcador se transfirió a uno de los tanques de la gabarra. La tripulación logró transferir aproximadamente 30 000 litros de dieseloil del *Nathan E. Stewart* al *DBL 55* antes de que se hundiera el remolcador. Se recuperaron alrededor de 119 000 litros de dieseloil y de aceite lubricante del remolcador durante las operaciones de respuesta de emergencia.
- 3.3 En noviembre de 2016, un equipo de salvamento sacó a flote el *Nathan E. Stewart* y lo colocó sobre una gabarra con cubierta, que lo remolcó.

4 Aplicabilidad de los Convenios

- 4.1 Canadá es Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil, 1992; el Convenio del Fondo, 1992 y el Protocolo relativo al Fondo Complementario.
- 4.2 Sin embargo, la aplicación de los Convenios no es clara en este caso. En primer lugar, no queda claro si la unidad ATB *Nathan E. Stewart/DBL 55* está comprendida en la definición de "buque" en virtud del artículo I 1) del CRC de 1992.

- 4.3 En segundo lugar, en el momento del siniestro, la gabarra estaba vacía, por lo que no transportaba hidrocarburos a granel como carga. Además, no se ha establecido si, en algún viaje anterior, había transportado hidrocarburos persistentes a granel como carga. La última carga que se le conoce es combustible para turbinas de gas, que no es un producto persistente.
- 4.4 Si la unidad ATB había transportado hidrocarburos no persistentes en viajes anteriores, en principio los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo no resultarían aplicables. En ese caso, dado que los hidrocarburos derramados correspondían al combustible del buque, quizás debería regir el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques, 2001 (Convenio sobre el combustible de los buques, 2001).

5 Investigación de la causa del siniestro

Las investigaciones de la causa del siniestro indican que se debió a un error humano provocado por el cansancio. Parece que la unidad ATB pasó por alto un cambio de rumbo y encalló.

6 Acción civil

- 6.1 Una comunidad de las Primeras Naciones, conformada por cinco tribus, entabló una acción judicial contra el propietario, los operadores, el capitán y un oficial de la unidad ATB *Nathan E. Stewart/DBL 55*. Los demandantes también incluyen como terceras partes al Fondo relativo a la contaminación por hidrocarburos procedentes de buques de Canadá, al Fondo de 1992 y al Fondo Complementario.
- 6.2 Asimismo, manifiestan que tienen título aborigen y derechos soberanos sobre la zona afectada y señalan que el área afectada por el derrame constituye un lugar tradicional de recolección de recursos alimenticios, como almejas y orejas de mar. Además, alegan que, a causa del derrame, hubo impactos o riesgos de impactos inmediatos y a largo plazo sobre las poblaciones de recursos marinos, lo que provocó la pérdida de oportunidades de recolección. La reclamación incluye pérdidas relativas a la injerencia pasada y futura en el uso y disfrute de la zona por parte de los demandantes. También abarca gastos contraídos en relación con las operaciones de respuesta, tales como la evaluación del impacto. A su vez, los demandantes solicitan que el propietario del buque tome las medidas necesarias para evaluar el impacto a largo plazo del derrame.
- 6.3 Los demandantes propugnan la aplicación del Convenio sobre el combustible de los buques, 2001 o, como alternativa, del CRC de 1992. En el segundo caso, proponen que el Fondo de 1992 y el Fondo Complementario cubran todo daño que supere el límite del CRC de 1992. Asimismo, objetan la validez y la aplicación de la limitación de responsabilidad u otras restricciones al tipo de daño que pueden recuperar en virtud de los Convenios, ya que las consideran una ilegalidad y una violación de sus derechos aborígenes porque no se les hizo ninguna consulta al respecto ni acordaron restricción alguna al derecho de una indemnización total.

7 Consideraciones del Director

- 7.1 La aplicación de los Convenios no resulta clara en este caso, sobre todo, por dos razones: en primer lugar, no se ha establecido si la unidad ATB *Nathan E. Stewart/DBL 55* se considera un "buque" en virtud del artículo I 1) del CRC de 1992 y, en segundo lugar, incluso si se la considerara, la unidad no transportaba hidrocarburos a granel como carga en el momento del siniestro y no queda claro si había transportado hidrocarburos persistentes a granel como carga en algún viaje anterior. La última carga que se le conoce es combustible para turbinas de gas, que no es un producto persistente.
- 7.2 Aun si se demostrara que este caso debería estar enmarcado en los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992, no existen indicaciones de que los daños superarían el límite de responsabilidad del propietario del buque en virtud del CRC de 1992.

7.3 El Director continuará observando la evolución de este caso e informará al Comité Ejecutivo acerca de cualquier novedad en una futura sesión.

8 Medidas que se han de adoptar

Comité Ejecutivo del Fondo de 1992

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