



Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos

Punto 3 del orden del día	IOPC/APR19/3/5	
Fecha	6 de febrero de 2019	
Original	Inglés	
Asamblea del Fondo de 1992	92AES23	
Comité Ejecutivo del Fondo de 1992	92EC72	●
Asamblea del Fondo Complementario	SAES7	

SINIESTROS QUE AFECTAN A LOS FIDAC — FONDO DE 1992

NESA R3

Nota de la Secretaría

Objetivo del documento:	Informar al Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 de las novedades respecto de este siniestro.
Resumen:	<p>El 19 de junio de 2013 el buque tanque <i>Nesa R3</i>, de arqueo bruto de 856, que transportaba 840 toneladas de asfalto desde el puerto de Bandar Abbas (República Islámica del Irán), se hundió frente al puerto Sultán Qaboos, en Mascate (Sultanato de Omán). Trágicamente, el capitán perdió la vida en el siniestro.</p> <p>El buque derramó una cantidad indeterminada de hidrocarburos que contaminaron en diversos grados unos 40 km del litoral de Omán. Las operaciones de limpieza concluyeron en junio de 2014.</p> <p>El <i>Nesa R3</i> transportaba una carga de hidrocarburos persistentes inferior a 2 000 toneladas, por lo cual no estaba obligado a contar con un seguro obligatorio de responsabilidad. No obstante, el propietario había suscrito un seguro con el Indian Ocean Ship Owners Mutual P&I Club, con sede en Sri Lanka. La cuantía de limitación aplicable en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil, 1992 (CRC de 1992) es de 4,51 millones de DEG (£4,9 millones)^{<1>}.</p> <p>En octubre de 2013 el Gobierno de Omán inició una acción judicial ante el Tribunal de Mascate contra el propietario y el asegurador del buque, dado que habían rehusado cumplir sus obligaciones según lo dispuesto en el CRC de 1992. En febrero de 2016 el Fondo de 1992 se sumó a dicha acción judicial.</p> <p>En diciembre de 2017 el Tribunal de Mascate emitió un fallo en el que confirmaba las conclusiones de un perito judicial y adjudicaba OMR 4 154 842,80 (£8,4 millones) al Gobierno omaní y OMR 1 777 113,44 (£3,6 millones) y BHD 8 419,35 (£16 000) al Fondo de 1992. Tanto el Gobierno como el Fondo de 1992 han apelado contra el fallo.</p>

^{<1>} Los tipos de cambio utilizados en este documento son: 1 DEG = £0,9242; £1 = OMR 0,4970 y £1 = BHD 0,4868 (al 14 de enero de 2019), salvo por lo que respecta a los pagos efectuados por el Fondo de 1992, en que la conversión se ha hecho al tipo de cambio vigente en la fecha del pago.

Novedades:	El Fondo de 1992 ha recibido 33 reclamaciones por un total de OMR 5 915 218 (£12 millones). Se han acordado y pagado 28 reclamaciones por un monto total de OMR 3 521 366 (£6,7 millones) y BHD 8 419,35 (£16 000). Las reclamaciones restantes han recibido una evaluación nula.
Documentos conexos:	El informe en línea del siniestro del Nesa R3 puede consultarse en la página de Siniestros del sitio web de los FIDAC.
Medidas que se han de adoptar:	<u>Comité Ejecutivo del Fondo de 1992</u> Tomar nota de la información.

1 Resumen del siniestro

Buque	<i>Nesa R3</i>
Fecha del siniestro	19.6.2013
Lugar del siniestro	A 1,4 millas marinas aproximadamente del puerto de Sultán Qaboos, Mascate (Omán)
Causa del siniestro	Hundimiento
Cantidad de hidrocarburos derramados	Más de 250 toneladas
Zona afectada	Unos 40 km del litoral
Estado de abanderamiento del buque	Saint Kitts y Nevis
Arqueo bruto	856
Asegurador P&I	Indian Ocean Ship Owners Mutual P&I Club, Sri Lanka
Límite del CRC	4,51 millones de DEG (£4,9 millones)
STOPIA/TOPIA aplicable	No se aplica
Límite del CRC y del Fondo	203 millones de DEG u OMR 120,8 millones (£243 millones)
Reclamaciones presentadas	Treinta y tres reclamaciones por un total de OMR 5 915 218 (£12 millones)
Reclamaciones pagadas	Veintiocho reclamaciones por un total de OMR 3 521 366 (£6,7 millones) y BHD 8 419,35 (£16 000)
Procedimientos judiciales	El Fondo de 1992 se ha sumado al procedimiento judicial iniciado por el Gobierno de Omán contra el propietario y el asegurador del buque.

2 Introducción

- 2.1 El 19 de junio de 2013 el buque tanque *Nesa R3*, de arqueo bruto de 856 y construido en 1981, se hundió en aguas de 65 metros de profundidad a aproximadamente 1,4 millas marinas del puerto de Sultán Qaboos, Mascate (Sultanato de Omán). El buque, con pabellón de Saint Kitts y Nevis, había llegado a dicho puerto ese mismo día para hacer una entrega habitual de asfalto procedente de Bandar Abbas (República Islámica del Irán). Se desconoce la naturaleza exacta de los problemas surgidos, así como la secuencia de los hechos. Trágicamente, el capitán perdió la vida en el siniestro.
- 2.2 En el [informe en línea del siniestro del Nesa R3](#) se ofrece información más detallada, incluido un análisis de las reclamaciones presentadas.

3 Impacto

- 3.1 Cuando sucedió el siniestro, el buque transportaba una carga de 840 toneladas de asfalto y, además, cinco toneladas de combustible. Durante el siniestro y el hundimiento posterior del buque, se derramó parte de la carga y del combustible, que fueron arrastrados por el viento y las corrientes a lo largo de unos 40 km del litoral de Omán. No se ha determinado la cantidad exacta de la carga ni del combustible que se perdió. Durante las operaciones de limpieza iniciales efectuadas en junio de 2013 se recuperaron 250 toneladas de la carga. En 2014 se efectuaron más operaciones de limpieza, tras lo cual las autoridades omaníes dieron por concluidas las actividades de limpieza de este siniestro.
- 3.2 Las autoridades omaníes encargaron una inspección del naufragio con el fin, entre otras cosas, de establecer la cantidad y la condición del asfalto que quedaba a bordo. De acuerdo con los resultados de la inspección, realizada en septiembre de 2013, el asfalto se había solidificado y ya no planteaba riesgos para el medio ambiente ni para las actividades económicas en la zona circundante. En marzo de 2014 se efectuó otra operación destinada a dejar firme y seguro el naufragio y a sacar los contaminantes que pudieran quedar.

4 Aplicabilidad de los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992

- 4.1 Omán es Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992) y en el Convenio del Fondo de 1992.
- 4.2 El Nesa R3 tenía un arqueo bruto de 856. Por lo tanto, la cuantía de limitación aplicable en virtud del CRC de 1992 es de 4,51 millones de DEG (£4,9 millones).
- 4.3 El Nesa R3 transportaba una carga de hidrocarburos persistentes inferior a 2 000 toneladas, por lo cual no estaba obligado a contar con un seguro obligatorio con arreglo al CRC de 1992. No obstante, su propietario había suscrito una póliza de seguro con el Indian Ocean Ship Owners Mutual P&I Club, con sede en Sri Lanka. Sin embargo, el asegurador se negó a considerar las reclamaciones aduciendo que la carga provenía de la República Islámica del Irán.
- 4.4 En octubre de 2013, el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 autorizó al Director a efectuar pagos de indemnización por las pérdidas admisibles ocasionadas por este siniestro y a reclamar al propietario del buque el reembolso correspondiente.

5 Reclamaciones de indemnización

- 5.1 El Fondo de 1992 ha recibido 33 reclamaciones por un total de OMR 5 915 218 (£12 millones) presentadas por varios organismos estatales, la organización regional encargada de prestar ayuda durante emergencias marítimas y compañías privadas por operaciones de limpieza, inspecciones del naufragio, estudios de seguimiento medioambiental y pérdidas económicas. Se evaluaron varias reclamaciones con carácter provisional a la espera de la presentación de información adicional. Después de una serie de visitas de expertos del Fondo y de una visita en noviembre de 2018 del Director y el jefe del Departamento de Reclamaciones se dio respuesta a todas las consultas pendientes y se terminaron de evaluar las reclamaciones. Recientemente también se evaluó una reclamación, presentada en 2018, por los costes de la preparación y presentación de reclamaciones en el periodo comprendido entre 2015 y 2018.
- 5.2 Como resultado, el Fondo de 1992 ha liquidado 28 reclamaciones por un total de OMR 3 521 366 (£6,7 millones), más BHD 8 419,35 (£16 000). Los expertos adjudicaron una evaluación nula a las reclamaciones restantes.

5.3 El total pagado en concepto de indemnización por este siniestro excedió la cuantía disponible con cargo al Fondo General, de un monto de £4 328 068 (4 millones de DEG por siniestro), por lo cual, según lo indicó el Director en el documento IOPC/OCT18/9/2/1 (párrafos 7.2.3 y 7.2.4), en diciembre de 2018 se estableció un Fondo de Reclamaciones Importantes.

6 Procedimientos judiciales

6.1 El Gobierno omaní intentó en vano obtener un compromiso financiero del propietario del buque. Por tanto, inició una acción judicial respecto de todas las reclamaciones por un monto de OMR 5 932 703 (£12 millones) ante el Tribunal de Mascate contra el propietario y el asegurador del *Nesa R3* puesto que habían rehusado cumplir sus obligaciones con arreglo al CRC de 1992. El Fondo de 1992 y el Gobierno acordaron colaborar mutuamente para tratar de obtener el pago de la indemnización del propietario del buque y el asegurador. De acuerdo con la legislación omaní, el periodo de caducidad es de cinco años desde la fecha en que el reclamante tiene conocimiento del daño.

6.2 En febrero de 2016 el Fondo de 1992 se sumó a la acción judicial iniciada por el Gobierno omaní contra el propietario del buque y su asegurador en el Tribunal de Mascate. En marzo de 2017 el Tribunal designó a un perito judicial para evaluar las reclamaciones presentadas respecto del siniestro. En octubre de 2017 el perito emitió su informe, en el que concluyó que la cuantía pagadera con respecto a las reclamaciones era de OMR 1 777 113,44 (£3,6 millones) más BHD 8 419,35 (£16 000), suma abonada por entonces por el Fondo de 1992, más la diferencia entre la cuantía reclamada por el Gobierno omaní en los tribunales, es decir, OMR 5 932 703 (£12 millones), y la cuantía recibida del Fondo de 1992, en otras palabras, OMR 4 154 842,80 (£8,4 millones).

6.3 En diciembre de 2017 el Tribunal de Mascate emitió un fallo en el que confirmaba las conclusiones del perito judicial y declaraba que el propietario y el asegurador del *Nesa R3* eran solidariamente responsables del reembolso a los FIDAC y al Gobierno omaní de las sumas establecidas por el perito.

6.4 El Fondo de 1992 apeló contra el fallo, dado que las cuantías adjudicadas superaban el valor de las reclamaciones ya pagadas por el Fondo de 1992. El Gobierno a su vez apeló contra el fallo, aduciendo que la indemnización que debía recibir era de OMR 10 millones (£20 millones).

6.5 Tras llegar a un acuerdo en relación con todas las reclamaciones, el Gobierno omaní convino en retirar de los tribunales todas las reclamaciones acordadas con el Fondo de 1992.

6.6 El Fondo de 1992 continuará tratando de obtener el pago de las reclamaciones subrogadas con el fin de recuperar del propietario del buque/asegurador la cuantía abonada en concepto de indemnización.

6.7 La próxima audiencia del Tribunal de Apelación está programada para el 11 de febrero de 2019.

7 Consideraciones del Director

7.1 Las autoridades omaníes solicitaron la colaboración del Fondo de 1992 para hacer frente a las consecuencias del derrame del *Nesa R3*. Funcionarios de la Secretaría visitaron Omán inmediatamente después del siniestro y posteriormente en varias ocasiones, incluida la visita del Director en 2018.

7.2 En octubre de 2013 el Comité Ejecutivo autorizó al Director a hacer pagos de indemnización por las pérdidas admisibles resultado del siniestro del *Nesa R3* y a reclamar del propietario del buque el correspondiente reembolso.

- 7.3 Al Director le complace señalar que la colaboración entre el Gobierno omaní y el Fondo de 1992 ha sido excelente y que esta relación de trabajo ha sido determinante para resolver las últimas reclamaciones pendientes.
- 7.4 Como resultado, le complace asimismo informar al Comité Ejecutivo de que el Fondo de 1992 ha pagado y subrogado contra el propietario del buque/asegurador las reclamaciones que le presentó el Gobierno omaní.
- 7.5 El propietario y el asegurador del *Nesa R3* no habían establecido un fondo de limitación según lo dispone el CRC de 1992. El Gobierno omaní y el Fondo de 1992 iniciaron un procedimiento judicial contra el propietario del buque y el asegurador con el fin de recuperar las cuantías adeudadas en concepto de indemnización. Dado que ahora el Fondo de 1992 ha subrogado todas las reclamaciones derivadas del siniestro, se prevé que en breve el Gobierno se retirará del procedimiento judicial y que el Fondo de 1992 continuará tratando de obtener el pago de la indemnización del propietario del buque y del asegurador.
- 7.6 El procedimiento judicial se ha desarrollado lentamente, dado que ha sido difícil establecer contacto con el asegurador, que desde un principio ha rehusado pagar indemnización. El Tribunal de Mascate ha aplazado las audiencias varias veces para tratar de contactar con el asegurador. Se prevé que pasará algún tiempo antes de que el Fondo de 1992 comience a avanzar en sus intentos por recuperar el pago adeudado por el asegurador.
- 7.7 El Director desea agradecer al Gobierno omaní su continua colaboración, gracias a la cual el Fondo de 1992 ha podido hacer con prontitud los pagos de indemnización en relación con este siniestro.

8 Medidas que se han de adoptar

Comité Ejecutivo del Fondo de 1992

Se invita al Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 a tomar nota de la información facilitada en este documento.
