



Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos

Punto 3 del orden del día	IOPC/OCT22/3/9	
Fecha	20 de septiembre de 2022	
Original	Inglés	
Asamblea del Fondo de 1992	92A27	
Comité Ejecutivo del Fondo de 1992	92EC79	●
Asamblea del Fondo Complementario	SA19	

## SINIESTROS QUE AFECTAN A LOS FIDAC — FONDO DE 1992

**NATHAN E. STEWART**

**Nota de la Secretaría**

<b>Objetivo del documento:</b>	Informar al Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 acerca de las novedades en relación con este siniestro.
<b>Resumen:</b>	<p>En octubre de 2018, el Director fue notificado del procedimiento judicial relativo 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 a 10 millas marinas al oeste de Bella Bella, Columbia Británica (Canadá). Posteriormente, el remolcador se hundió y se separó de la gabarra. Se derramaron alrededor de 110 000 litros de dieseloil en el medio ambiente.</p> <p>Una comunidad de las Primeras Naciones, conformada por cinco tribus, que presuntamente tiene título y derechos de población aborigen en la zona afectada por el siniestro, ha incoado una acción judicial contra los propietarios, los armadores, el capitán y un oficial de la unidad ATB <i>Nathan E. Stewart/DBL 55</i> en el Tribunal Supremo de Columbia Británica. Los reclamantes también incluyen como terceras partes, entre otros, al Fondo canadiense de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos procedentes de buques tanque (SOPF, por sus siglas en inglés), el Fondo de 1992 y el Fondo Complementario.</p> <p>La acción judicial incoada por la comunidad de las Primeras Naciones ha sido suspendida por el Tribunal Federal de Canadá en virtud de una orden dictada en julio de 2019 en el contexto del procedimiento de limitación iniciado por los propietarios del remolcador y la gabarra. El Tribunal Federal ha ordenado que se constituya un fondo de limitación de conformidad con 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 de 2001) y el Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976, en su forma modificada por el correspondiente Protocolo de 1996 (Convenio de limitación de la responsabilidad 1976/1996), sobre la base del arqueo combinado del remolcador y la gabarra. El tribunal también ha llegado a la conclusión de que no existen fundamentos de hecho con arreglo a los cuales podría constituirse un fondo de limitación en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992) en este momento.</p>

La siguiente etapa del procedimiento es la exhibición de pruebas documentales, durante la cual las partes dan a conocer la lista de todos los documentos pertinentes y los presentan a examen.

Los FIDAC deben esperar a que los propietarios de los buques revelen su lista de documentos, momento en el cual examinarán la posibilidad de presentar una moción para determinar si deberían seguir como parte en este procedimiento. Si bien se esperaba que esto se concretara en cuestión de meses después del fallo del Tribunal Federal en julio de 2019, el caso ha seguido inactivo desde la primavera de 2020 y no hay indicación alguna de cuándo tienen pensado las partes proceder con esta siguiente etapa.

<b>Novedades:</b>	Desde la sesión de noviembre de 2021 del Comité Ejecutivo del Fondo de 1992, no se han producido avances en lo que respecta a este siniestro.
<b>Documentos conexos:</b>	El informe en línea sobre el siniestro del <i>Nathan E. Stewart</i> puede consultarse en la página de Siniestros del sitio web de los FIDAC.
<b>Medidas que se han de adoptar:</b>	<u>Comité Ejecutivo del Fondo de 1992</u> Tomar nota de la información.

## 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	13.10.2016
Causa del siniestro	Error humano (posiblemente debido a fatiga)
Cantidad de hidrocarburos derramados	110 000 litros de dieseloil
Zona afectada	Entrada al canal de Seaforth, Columbia Británica (Canadá)
Estado de abanderamiento del buque	Estados Unidos de América
Arqueo bruto	Unidad ATB: menos de 5 000 (arqueo bruto del remolcador: 320)
Asegurador P&I	Starr Indemnity & Liability Company
Limitación de responsabilidad (Convenio de limitación de la responsabilidad 1976/1996)	CAD 5 568 000 (£3,6 millones) <sup>&lt;1&gt;</sup>
Procedimientos judiciales	<p>El Fondo de 1992 y el Fondo Complementario han sido designados como "otras partes o personas" en el procedimiento judicial incoado por una comunidad de las Primeras Naciones contra los propietarios de los buques en el Tribunal Supremo de Columbia Británica.</p> <p>Los propietarios de los buques iniciaron un procedimiento de limitación en el Tribunal Federal de Canadá, el cual ha dado instrucciones para la constitución de un fondo de limitación y la presentación de reclamaciones, de conformidad con el Convenio sobre el combustible de los buques de 2001 y el Convenio de limitación de la responsabilidad 1976/1996.</p> <p>El procedimiento en el Tribunal Supremo de Columbia Británica ha sido suspendido.</p>

<1> El tipo de cambio utilizado en el presente documento al 30 de junio de 2022 es de £1 = CAD 1,5666.

## **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 marinas al oeste de Bella Bella, Columbia Británica (Canadá). El casco del remolcador acabó sufriendo una perforación y se derramaron en el medio ambiente 107 552 litros de dieseloil para combustible y 2 240 litros de lubricantes. 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* navegaba en lastre. En su viaje anterior, había transportado 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 sujeta con pernos accionados neumáticamente al corte en "V" de la popa de la gabarra. Cuando las dos embarcaciones estaban unidas de esta manera, formaban una unidad articulada de remolcador y gabarra. Al parecer, el *Nathan E. Stewart* solía transitar entre instalaciones petroleras del estado de Washington (Estados Unidos) y Vancouver, Columbia Británica (Canadá), bien con la gabarra *DBL 55* o con alguna otra gabarra tanque de la compañía cargada con productos refinados derivados del petróleo que se descargaban en diversos puertos de Alaska.
- 2.4 La unidad ATB estaba asegurada por la Starr Indemnity & Liability Company (un proveedor de seguros a prima fija).

## **3 Aplicabilidad de los Convenios**

- 3.1 Canadá es Parte en los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992 y en el Protocolo relativo al Fondo Complementario.
- 3.2 Sin embargo, no está claro si en este caso procede aplicar los Convenios. En primer lugar, existe una duda acerca de si la unidad *Nathan E. Stewart/DBL 55* entra dentro de la definición de "buque" en virtud del artículo I 1. del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992).
- 3.3 En segundo lugar, en el momento en el que se produjo el siniestro la gabarra estaba vacía, por lo que no transportaba hidrocarburos a granel como carga. Además, no se ha establecido si había transportado hidrocarburos persistentes a granel como carga en algún viaje anterior. Su última carga de la que se tiene constancia era combustible para turbinas de gas y gasolina, que no son productos persistentes.
- 3.4 Si la unidad ATB había transportado hidrocarburos no persistentes en viajes anteriores, en principio el CRC de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992 no resultarían aplicables. En ese caso, dado que los hidrocarburos derramados eran combustible del buque, debería aplicarse en su lugar 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 de 2001).

## **4 Procedimiento civil**

- 4.1 En octubre de 2018 una comunidad de las Primeras Naciones, conformada por cinco tribus, incoó una acción judicial contra los propietarios, los armadores, el capitán y un oficial de la unidad ATB *Nathan E. Stewart/DBL 55* en el Tribunal Supremo de Columbia Británica. Los reclamantes también incluyen como terceras partes al SOPF, el Fondo de 1992 y el Fondo Complementario.

- 4.2 Los reclamantes manifiestan que tienen título de población aborigen y derechos soberanos sobre la zona afectada por el derrame, y señalan que esa zona constituye un lugar tradicional de recolección de recursos alimenticios, tales como la almeja y la oreja marina. Alegan que el derrame causó un impacto o un riesgo de impacto inmediatos y a largo plazo en poblaciones de recursos marinos, con 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 los reclamantes. También abarca gastos contraídos en relación con las operaciones de respuesta, incluida la evaluación del impacto. Además, los reclamantes solicitan que los propietarios de los buques tomen las medidas necesarias para evaluar el impacto a largo plazo del derrame.
- 4.3 Los reclamantes han propugnado la aplicación del Convenio sobre el combustible de los buques de 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 en el tipo de daños por los que se los puede resarcir en virtud de los Convenios, ya que las consideran ilegales y una violación de sus derechos de población aborigen porque no se les consultó al respecto ni convinieron en restricción alguna al derecho de una indemnización total.
- 4.4 Los propietarios de los buques presentaron una solicitud para la suspensión del procedimiento en el Tribunal Supremo de Columbia Británica. Impugnan la competencia de este tribunal y sostienen que el Tribunal Federal de Canadá es un foro más apropiado para conocer de esas reclamaciones (véase el punto 5).
- 4.5 Los reclamantes cursaron una moción para que el Tribunal Supremo de Columbia Británica confirmase que es competente para conocer de las reclamaciones contra los propietarios de los buques, pese a la acción de limitación del Tribunal Federal. Sin embargo, han aplazado desde entonces la presentación de esa moción.
- 4.6 A raíz de la orden del Tribunal Federal de julio de 2019, el procedimiento en el Tribunal Supremo de Columbia Británica ha sido suspendido a la espera de la determinación final de la acción de limitación incoada por los propietarios de los buques en el Tribunal Federal (véase el punto 5).

## **5 Procedimiento de limitación**

- 5.1 En mayo de 2019 los propietarios de los buques entablaron una acción judicial ante el Tribunal Federal de Canadá para que se constituyera un fondo de limitación y se suspendiera el procedimiento en el Tribunal Supremo de Columbia Británica.
- 5.2 También en mayo de 2019, la comunidad de las Primeras Naciones presentó una moción objetando la competencia del Tribunal Federal para conocer de la acción de limitación.

### *Alegatos de los propietarios de los buques*

- 5.3 El propietario de la gabarra *DBL 55* es un afiliado del propietario del remolcador *Nathan E. Stewart*. Los propietarios de los buques alegan que, a pesar de la utilización del sistema de acoplamiento, el remolcador y la gabarra seguían siendo dos buques independientes.
- 5.4 En apoyo de su moción para la constitución de un fondo de limitación, los propietarios de los buques presentaron una declaración jurada de uno de sus empleados en la que declaraba que el remolcador navegaba desde instalaciones petroleras en el estado de Washington al puerto de Vancouver, Columbia Británica, con la gabarra (o con otra gabarra tanque) cargada con productos refinados derivados del petróleo, y que la gabarra no había transportado en ningún momento ningún tipo de hidrocarburos persistentes como carga.

5.5 Los propietarios de los buques también argumentaron que el CRC de 1992 no era de aplicación en este caso, ya que ni el remolcador ni la gabarra entraban dentro de la definición de "buque" del CRC de 1992. En particular, argumentaron lo siguiente:

- la gabarra no es un "buque" porque en ningún momento transportó ningún tipo de hidrocarburos persistentes como carga;
- el remolcador y la gabarra han de considerarse dos buques independientes a efectos de un análisis de la limitación de la responsabilidad. El remolcador no es un "buque" porque no tenía capacidad para transportar hidrocarburos como carga. El combustible diésel y los lubricantes derramados durante el siniestro eran combustible utilizado exclusivamente para el funcionamiento o la propulsión del remolcador.

*Alegatos de la comunidad de las Primeras Naciones*

5.6 La comunidad de las Primeras Naciones ha alegado que, en el momento en que se produjo la varada, tanto el remolcador como la gabarra eran maniobrados, navegaban y exhibían luces como un solo buque (estando rígidamente unidos por medio de un "JAK" [sistema de acoplamiento de la ATB]), de manera que, a los efectos de determinar el fundamento de la limitación de responsabilidad, el conjunto articulado de remolcador y gabarra era un "tipo de buque compuesto" (según se define en el Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972 y en el correspondiente reglamento sobre abordajes canadiense) "que constituía de hecho y de derecho un solo buque".

5.7 Asimismo, los reclamantes de las Primeras Naciones alegan que, en la medida en que la propiedad conjunta del remolcador y la gabarra es pertinente para determinar si la limitación de responsabilidad debería basarse en el total del arqueo combinado de ambos buques, tanto el remolcador como la gabarra eran de propiedad conjunta según se entiende este concepto en el Convenio sobre el combustible de los buques de 2001 y el Convenio de limitación de la responsabilidad 1976/1996, puesto que:

- a) los propietarios registrados eran parte del mismo grupo empresarial con actividades interrelacionadas que se prestan a una tarea común o con una gestión, supervisión y dirección conjuntas; o
- b) los propietarios registrados fueron objeto de una supervisión empresarial conjunta en un grado suficiente para justificar el levantamiento del velo empresarial; o
- c) el remolcador y la gabarra tenían el mismo fletador, gestor naval o armador, cada uno de los cuales puede considerarse como "propietario del buque" en los convenios mencionados.

5.8 Si bien los reclamantes rebatieron la afirmación de los propietarios de los buques en el sentido de que el remolcador era un buque independiente de la gabarra, también alegaron que, si prevalecía ese argumento de los propietarios de los buques, esa sería otra razón por la que no se podría aplicar el CRC de 1992, ya que los hidrocarburos transportados como carga en la gabarra no serían considerados carga del remolcador y, por tanto, no se consideraría que el remolcador transportaba hidrocarburos a granel como carga, según se prescribe en la definición de "buque" del CRC de 1992.

*Sentencia del Tribunal Federal de Canadá en julio de 2019*

5.9 El Tribunal Federal de Canadá dictó una sentencia en julio de 2019 en la que aceptó la moción de los propietarios de los buques y dispuso que, hasta que se haya resuelto la acción de limitación, ningún reclamante podrá iniciar o continuar un procedimiento contra los propietarios de los buques ante ningún tribunal que no sea el Tribunal Federal. Por consiguiente, la comunidad de las Primeras Naciones no podía proseguir su acción en el Tribunal Supremo de Columbia Británica contra los propietarios de los buques. Asimismo, el Tribunal Federal dictaminó que se debería constituir un fondo de limitación de conformidad con el Convenio sobre el combustible de los buques de 2001 y el Convenio de limitación de la

responsabilidad 1976/1996, sobre la base del arqueo combinado del remolcador y la gabarra. El Tribunal Federal concluyó que no había fundamentos de hecho con arreglo a los cuales podría constituirse un fondo de limitación en virtud del CRC de 1992 en ese momento.

- 5.10 Como resultado de la sentencia del tribunal, las reclamaciones se tramitarán en el Tribunal Federal como parte del proceso de limitación.
- 5.11 Después de que el Tribunal Federal dictó sentencia, los propietarios presentaron ante este una garantía bancaria por la suma de CAD 5 568 000 (£3,6 millones) más intereses.
- 5.12 En una etapa posterior, el tribunal también tendrá que decidir si la gabarra y el remolcador formaban o no una unidad, a los efectos de la limitación.
- 5.13 Más adelante, los propietarios de los buques habrán de someterse a la exhibición de las pruebas y tendrán que revelar toda la información/documentación pertinente, que debería incluir los pormenores sobre la naturaleza de las sustancias transportadas a bordo del remolcador y la gabarra. Esto debería permitir al tribunal adoptar una decisión acerca de si el siniestro entra o no en el ámbito del CRC de 1992. Sin embargo, después de la sentencia dictada por el Tribunal Federal en julio de 2019 se ha registrado muy poca actividad y, de hecho, no se ha notificado ninguna desde la primavera de 2020.

## **6 Reclamaciones de indemnización**

- 6.1 El Fondo de 1992 no ha recibido ninguna reclamación en relación con este siniestro, pero, sobre la base de los alegatos expuestos en el tribunal, se entiende que los propietarios de los buques han pagado alrededor de CAD 3,5 millones (£2,2 millones) a la comunidad de las Primeras Naciones, con respecto a servicios prestados durante la respuesta al siniestro y a reclamaciones posteriores derivadas del siniestro.
- 6.2 La comunidad de las Primeras Naciones aún no ha cuantificado sus reclamaciones, pero alega que:
  - i) ha contraído gastos operacionales durante el transcurso de la respuesta al siniestro y por las evaluaciones del impacto medioambiental subsiguientes por los que no ha sido indemnizada plenamente por los propietarios de los buques, y
  - ii) ha sufrido pérdidas como consecuencia de la pérdida de recursos marinos, basándose en:
    - a) derechos de población aborígen que quedarán probados en el procedimiento civil;
    - b) derechos de licencias comerciales, y
    - c) derechos públicos a la pesca.
- 6.3 Además, los propietarios de los buques han asumido todos los costes de la respuesta al siniestro, incluidos aquellos contraídos por las autoridades canadienses.

## **7 Consideraciones del Director**

- 7.1 No está claro si en este caso procede aplicar los Convenios de 1992, sobre todo por dos razones: en primer lugar, no se ha establecido si la unidad ATB *Nathan E. Stewart/DBL 55* se podría considerar un "buque" con arreglo al artículo 1. del CRC de 1992 y, en segundo lugar, aunque ese fuera el caso, la unidad no transportaba hidrocarburos a granel como carga en el momento del siniestro y no queda claro si había transportado hidrocarburos persistentes en algún viaje anterior. Su última carga de la que se tiene constancia era combustible para turbinas de gas y gasolina, que no son productos persistentes.

- 7.2 En julio de 2019 el Tribunal Federal de Canadá concluyó que, sobre la base de los hechos conocidos hasta esa fecha, no existían fundamentos de hecho para acogerse a la aplicación del CRC de 1992. Por otro lado, los reclamantes no se amparan en el CRC de 1992 sino en el Convenio sobre el combustible de los buques de 2001, y habían defendido la aplicación alternativa del CRC de 1992 como medida de precaución. Por consiguiente, es improbable que los FIDAC sigan envueltos en este caso.
- 7.3 La siguiente etapa del procedimiento es la exhibición de pruebas documentales, durante la cual las partes dan a conocer la lista de todos los documentos pertinentes y los presentan a examen. Si bien se esperaba que esta etapa se cumpliera en los meses posteriores a la sentencia del Tribunal Federal de julio de 2019, el caso ha permanecido inactivo desde la primavera de 2020 y no hay indicación alguna de cuándo tienen pensado las partes proceder con esta etapa.
- 7.4 Los FIDAC deben esperar a que los propietarios de los buques revelen su lista de documentos, momento en el cual examinarán la posibilidad de presentar una moción para determinar si deberían seguir como parte en este procedimiento.

**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.

---