



Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos

Punto 3 del orden del día	IOPC/NOV24/3/11	
Fecha	30 de agosto de 2024	
Original	Inglés	
Asamblea4 del Fondo de 1992	92A29	
Comité Ejecutivo del Fondo de 1992	92EC83	●
Asamblea del Fondo Complementario	SA21	

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 buque tanque de almacenamiento de hidrocarburos <i>MT Harcourt</i> (arqueo bruto de 26 218, construido en 1997), que se encontraba amarrado en la terminal Elcrest, en el yacimiento petrolífero Gbetiokun, estado de Delta (Nigeria), sufrió una explosión en un tanque de agua de lastre el 2 de noviembre de 2020.</p> <p>Se informó que se derramaron unos 31 barriles de crudo (aproximadamente 4,2 toneladas). No hubo víctimas que lamentar.</p> <p>Se colocaron barreras flotantes en torno al buque y a través de la entrada del canal lateral en el cual estaba amarrado. La carga del tanque adyacente se trasvasó a otros tanques a fin de evitar que penetrara en el tanque de lastre, abierto en ese momento en el lado que daba al río.</p> <p>Se movilizó a los peritos del club P&I, que permanecieron a bordo mientras se trasvasaba la carga a otros buques. La operación de limpieza fue organizada por el personal de la terminal, que utilizó sus propias gabarras y tripulación. Los peritos del club P&I supervisaron la colocación de las barreras y quedaron satisfechos de que al final la limpieza fue enteramente eficaz.</p> <p>El club P&I solicitó que un grupo de expertos recogiera muestras de agua de las zonas presuntamente afectadas para compararlas con el cargamento de hidrocarburos del buque. Sin embargo, no se encontraron rastros de dicho cargamento en las muestras de agua.</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)^{<1>}, en virtud del cual la cuantía de limitación aplicable al buque tanque se puede aumentar, con carácter voluntario, hasta 20 millones de DEG. Es improbable que la cuantía de la indemnización pagadera con respecto a este siniestro exceda del límite del STOPIA 2006, de 20 millones de DEG, y que, como resultado, se pida al Fondo de 1992 que pague indemnización.</p>

<1>

En adelante, las referencias al 'STOPIA 2006' deberán interpretarse como 'STOPIA 2006 (enmendado en 2017)'.

Procedimientos judiciales

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). El club P&I del propietario del buque presentó una solicitud de defensa, y logró que se rechazara la reclamación por razones de competencia jurisdiccional.

Los reclamantes entablaron un recurso que según los abogados del propietario del buque carece de fundamento.

No se han presentado procedimientos contra el Fondo de 1992.

Novedades:

El 9 de mayo de 2024 el Tribunal de Apelación desestimó el caso y los reclamantes no apelaron ante el Tribunal Supremo dentro del plazo señalado.

Medidas que se han de adoptar:

Comité Ejecutivo del Fondo de 1992

Tomar nota de la información.

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 23,8 millones) ^{<1>}
STOPIA/TOPIA aplicable	Límite del STOPIA 2006 (enmendado en 2017) de 20 millones de DEG (USD 26,6 millones)
Límite del CRC y del Fondo	203 millones de DEG (USD 270 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. El Fondo de 1992 no ha sido notificado de ninguna acción judicial.

<1>

Los tipos de cambio utilizados en este documento al 30 de junio de 2024 son de 1 DEG = USD 1,315340 y de USD 1 = NGN 1515.

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 buque tanque estaba cargando crudo en dos tanques de carga. A las 09.00 horas había comenzado a descargar a tierra agua libre de los tanques de decantación de babor y estribor. A las 09.15 se oyó una ruidosa explosión y se observó que comenzaba a emanar humo de las tapas de registro del tanque de lastre de agua, tanto a babor como a estribor.
- 2.3 Se suspendieron de inmediato las operaciones de carga y eliminación de los residuos de la carga; se reunió a toda la tripulación y se comprobó que todos los miembros habían resultado ilesos.
- 2.4 Se pusieron en funcionamiento las mangueras de incendio y los lanzaespuma, con que se bañaron las tapas de registro para comenzar a refrigerar los mamparos de la zona de la cubierta principal, por encima del tanque de lastre. No se observaron llamas.
- 2.5 Tras una segunda inspección se observó que la chapa del forro de babor del tanque de lastre de agua central N.º 16 estaba completamente rota y que las chapas de cubierta se habían combado hacia arriba. Las planchas del forro exterior de estribor y las chapas de la cubierta principal estaban combadas y las planchas del forro exterior de estribor del tanque de lastre de agua central, situadas a unos dos metros por encima del nivel del agua, también tenían una pequeña ruptura.
- 2.6 A las 10.30 horas se observó una fuga de hidrocarburos de la zona perforada del forro exterior de babor que descargaba en el mar. De inmediato se comenzó a trasvasar la carga en el interior del buque y se detuvo el derrame en el mar. Se perdieron aproximadamente 31 barriles (unas 4,2 toneladas) de carga que pasaron del tanque de carga al tanque de lastre de agua, de los cuales una pequeña cantidad se derramó en el mar. Estos hidrocarburos fueron de inmediato contenidos por el personal de la terminal mediante la colocación de barreras flotantes en torno al buque y a través de la entrada al pequeño canal donde permanecía amarrado el buque, a lo cual siguió la limpieza de todos los hidrocarburos que flotaban en el agua.
- 2.7 Se movilizó a los peritos del club P&I, que permanecieron a bordo mientras se trasvasaba la carga a otros buques. Recibieron ayuda de arquitectos navales en Londres, quienes modelaron y vigilaron la estabilidad del buque mientras la carga se transfería en condiciones de seguridad y gradualmente a varias gabarras y otras embarcaciones de la misma administración. La limpieza en sí fue organizada por el personal de la terminal, que utilizó sus propias gabarras y tripulaciones. Los peritos del club supervisaron la colocación de las barreras y quedaron satisfechos de que al final la limpieza fue enteramente eficaz.
- 2.8 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 (aproximadamente USD 7,9 millones). Al 30 de agosto de 2024 el club P&I no ha recibido reclamaciones directas y el Fondo de 1992 no ha sido notificado de ningún procedimiento judicial.
- 2.9 El club P&I presentó una solicitud de defensa ante la reclamación presentada por los reclamantes y logró que esta se rechazara, ya que, en opinión del juez, carecía de fundamento. Se concedió a los reclamantes un periodo de tres meses para entablar un recurso, lo cual hicieron debidamente. El abogado del club P&I señaló que carecía de fundamento y que, a su juicio, sería rechazado.

- 2.10 El club P&I informó al Fondo de 1992 del siniestro y de que, en su opinión, dado que solo se habían ocasionado daños menores no haría pagos provisionales. Por consiguiente, el club se está ocupando del siniestro y es improbable que el Fondo de 1992 se vea implicado posteriormente.
- 2.11 Tras el siniestro, el club P&I solicitó que un grupo de expertos se dirigiera al sitio del derrame y tomara muestras del río Benín en las cercanías de las comunidades que se afirma que han sido afectadas por la contaminación. Asimismo, se tomaron muestras de hidrocarburos de los tanques de carga del buque para fines de análisis y comparación.
- 2.12 No se encontraron rastros del cargamento del *MT Harcourt* en las muestras de agua.
- 2.13 Además, las pruebas fotográficas 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.
- 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 267 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 23,5 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. Parece improbable que la cuantía de indemnización pagadera con respecto a este siniestro exceda del límite del STOPIA 2006, de 20 millones de DEG (USD 26,3 millones). Como resultado, no es probable que se pida al Fondo de 1992 que pague indemnización.

3.4 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 Se presentó una reclamación por la suma de NGN 11 980 millones (USD 7,9 millones) contra el propietario y el capitán del buque en el Alto Tribunal Federal del distrito de Warri (Nigeria). 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.
- 5.2 El 9 de mayo de 2024 el Tribunal de Apelación rechazó la reclamación y 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. Sin embargo, los reclamantes disponen

de un periodo indefinido para solicitar que se les conceda una prórroga para presentar una apelación en el Tribunal Supremo.

5.2 El club P&I sigue convencido de que la reclamación es infundada y oportunista.

6 Consideraciones del Director

6.1 El Director toma nota de que hubo una explosión en Nigeria, de que luego se produjo un derrame menor de hidrocarburos, de que no hubo heridos y de que ya se había procedido a limpiar los daños ocasionados, que también eran menores.

6.2 El Director toma nota de que el propietario del *MT Harcourt* es Parte en el STOPIA 2006 y de que es improbable que se pida al Fondo de 1992 que pague indemnización.

6.3 La defensa contra la reclamación y la posterior apelación entabladas contra el propietario y el capitán del buque se planteó con éxito. Sigue siendo improbable que el Fondo de 1992 se vea afectado por este caso.

6.4 La Secretaría continuará siguiendo de cerca este siniestro e informará sobre cualquier novedad al Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 según sea necesario.

7 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.
