



FONDOS  
INTERNACIONALES  
DE INDEMNIZACIÓN  
DE DAÑOS DEBIDOS A  
CONTAMINACIÓN POR  
HIDROCARBUROS

<b>Punto 3 del orden del día</b>	IOPC/OCT13/3/16	
Original: INGLÉS	15 de septiembre de 2013	
Asamblea del Fondo de 1992	92A18	
Comité Ejecutivo del Fondo de 1992	92EC59	•
Asamblea del Fondo Complementario	SA9	
Consejo Administrativo del Fondo de 1971	71AC31	

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

### NESA R3

#### Nota de la Secretaría

<b>Objetivo del documento:</b>	Informar al Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 de este nuevo siniestro, que tuvo lugar en la Sultanía de Omán.
<b>Resumen del siniestro hasta la fecha:</b>	<p>El 19 de junio de 2013 el buque tanque <i>Nesa R3</i>, de un 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 Muscat (Omán), con la trágica pérdida de la vida de su capitán.</p> <p>Los hidrocarburos afectaron, con diversos grados de contaminación, a unos 40 km de la costa de Omán. Al 15 de septiembre de 2013 se desconoce qué cantidad de hidrocarburos quedó en el naufragio después del hundimiento. Sin embargo, al 1 de julio de 2013, gracias a las operaciones de limpieza realizadas tanto en el mar como en tierra, se habían recuperado más de 250 toneladas.</p> <p>Se han recibido dos reclamaciones por trabajos relacionados con la limpieza de los hidrocarburos, por un total de OMR 307 254 (£525 000)<sup>&lt;1&gt;</sup>. Se prevé que se presentarán otras reclamaciones por operaciones de limpieza en el mar y en tierra y por una inspección del naufragio. Además, cabe la posibilidad de que se reciban reclamaciones de los sectores de la pesca y del turismo.</p> <p>El <i>Nesa R3</i> transportaba menos de 2 000 toneladas de hidrocarburos persistentes como carga, por lo cual no era necesario que mantuviera un seguro obligatorio. No obstante, el propietario había suscrito una póliza con Indian Ocean Ship Owners Mutual P&amp;I Club, con sede en Sri Lanka.</p> <p>Al 15 de septiembre de 2013 el propietario del buque todavía no había respondido a las preguntas del Gobierno de Omán acerca de sus intenciones ni había confirmado si cumpliría con su obligación en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992) de pagar indemnización a las personas que sufriesen daños ocasionados por contaminación como resultado del siniestro. Tampoco estaba muy claro todavía si la cobertura de seguro del buque sería válida para este siniestro.</p> <p>Por consiguiente, si bien la cuantía total de las reclamaciones admisibles podrá ser inferior a la cuantía de limitación aplicable al <i>Nesa R3</i>, a juicio del Director el Fondo de 1992, de conformidad con el artículo 4.1 b) del Convenio del Fondo de 1992, estará obligado a pagar indemnización por este siniestro.</p>

<sup><1></sup> Los tipos de cambio utilizados en este documento (al 1 de agosto de 2013) son de £1 = 1,0040 DEG y £1 = OMR 0,5837.

**Medida que se ha de adoptar:** Comité Ejecutivo del Fondo de 1992

Decidir si autoriza al Director a hacer pagos de indemnización con respecto a las reclamaciones que se deriven de este siniestro.

## 1 Resumen del siniestro

Buque	<i>Nesa R3</i>
Fecha del siniestro	19 de junio de 2013
Lugar del siniestro	A 1,4 millas marinas aproximadamente del puerto Sultán Qaboos, Muscat (Sultanía de 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 DEG
STOPIA/TOPIA aplicable	No
Límite CRC y Fondo	203 millones DEG
Reclamaciones presentadas	Dos reclamaciones por un total de OMR 307 254 (£525 000). Se prevé la presentación de más reclamaciones
Procedimiento judicial	No se han incoado procedimientos hasta la fecha

## 2 El siniestro

- 2.1 El buque tanque *Nesa R3*, de un arqueo bruto de 856 y construido en 1981, se hundió a 1,4 millas marinas aproximadamente del puerto Sultán Qaboos, Muscat (Omán) el 19 de junio de 2013. Dicho buque cuyo estado de abanderamiento era Saint Kitts y Nevis, había arribado a ese puerto ese mismo día para hacer una entrega rutinaria de asfalto procedente de Bandar Abbas (República Islámica del Irán).
- 2.2 Cuando estaba esperando la llegada de un práctico, el capitán avisó que el buque se encontraba en peligro y pidió ayuda de emergencia al puerto. De acuerdo con las declaraciones de la tripulación, se produjo una fuerte explosión que sacudió todo el buque, tras lo cual de inmediato comenzó a escorar a estribor. Se adoptaron medidas para corregir la inclinación pero sin éxito y se ordenó abandonar el buque. Se desconocen tanto la naturaleza exacta de los problemas surgidos como la sucesión de los hechos, que son ahora objeto de investigación por las autoridades omaníes, el propietario y el Estado de abanderamiento.
- 2.3 El puerto desplegó de inmediato todos los medios a su disposición, complementados con la ayuda de las embarcaciones de pesca locales que faenaban en las proximidades, que se dieron cuenta de que el buque estaba en peligro. La situación del *Nesa R3* empeoró rápidamente y fue imposible evitar que se hundiera, pese incluso a los recursos adicionales disponibles en el lugar. El hundimiento se produjo en menos de 20 minutos desde la llamada de auxilio. Gracias a las operaciones de salvamento fue posible rescatar a nueve de los 10 tripulantes del buque antes de que se hundiera a 1,4 millas marinas del puerto.
- 2.4 Después de asegurarse de que su tripulación había sido evacuada sin peligro, el capitán regresó a su alojamiento para sacar los documentos del buque, pero trágicamente perdió la vida con el hundimiento.

### **3 Investigación de la causa del siniestro**

Las autoridades competentes de Omán, el propietario del buque y la Administración del Estado de abanderamiento del buque, de Saint Kitts y Nevis, han comenzado a investigar la causa del siniestro.

### **4 Efecto del derrame**

- 4.1 Cuando sucedió el siniestro, el buque transportaba un cargamento de 840 toneladas de asfalto y, además, cinco toneladas de dieseloil como combustible. Durante el siniestro y el hundimiento posterior se derramó parte del cargamento y del combustible, que seguidamente fueron llevados por el viento y las corrientes a lo largo de unos 40 km del litoral de Omán. Todavía no se ha determinado la cantidad exacta de carga y de combustible que se perdió.
- 4.2 El asfalto a bordo del *Nesa R3* era de grado 60/70 y se encontraba almacenado a una temperatura de 122° C para facilitar su manipulación y bombeo. La gravedad específica de este asfalto oscila entre 1,01 y 1,06, superior, por tanto, a la del agua dulce, y puede llegar a superar a la del agua de mar (1,025), lo cual significa que es capaz de hundirse o sumergirse.
- 4.3 Inmediatamente después del hundimiento el asfalto se esparció con rapidez, pero, a causa del rápido enfriamiento por el contacto con el agua de mar, se volvió sumamente viscoso y en poco tiempo formó manchas espesas que el viento y las corrientes esparcieron por la costa. Debido a la mayor gravedad específica del asfalto algunas manchas se sumergieron parcialmente, a partir de lo cual resultó más difícil observarlas.
- 4.4 Las observaciones efectuadas en el lugar durante las operaciones de limpieza también permitieron determinar que en aguas poco profundas, y debido a las altas temperaturas diurnas, los hidrocarburos hundidos y sumergidos habían vuelto a desplazarse, contaminando otra vez zonas que ya se habían limpiado.
- 4.5 Dado que el *Nesa R3* se hundió a una profundidad aproximada de 65 m, es muy probable que el asfalto que pueda haber quedado en el buque o se pueda haber derramado en las proximidades se haya solidificado y por tanto se encuentre inmovilizado. Las autoridades omaníes han encargado una inspección del naufragio con el fin de establecer, entre otras cosas, la cantidad y la condición del asfalto que queda a bordo.

### **5 Operaciones de limpieza**

- 5.1 Inmediatamente después del derrame el Gobierno de Omán estableció un Comité Técnico Nacional encargado de determinar y desplegar los medios necesarios para inspeccionar el naufragio y de establecer la condición en que se encontraba, la causa del siniestro y el estado de la carga. Además, pidió al Centro de ayuda mutua para emergencias en el mar que proporcionara asesoramiento técnico y prestara apoyo al Comité, que se prevé que continúe su labor hasta que se extraigan los hidrocarburos.
- 5.2 Tanto el puerto Sultán Qaboos como el Gobierno central desplegaron medios para recuperar los hidrocarburos del mar. Cuando resultó claro que, pese a ello, parte de los hidrocarburos llegaría a la costa, el Gobierno contrató dos empresas especializadas en la limpieza de derrames de hidrocarburos con sede en Omán para que se encargaran de limpiar la costa bajo la dirección del Comité Técnico Nacional. Las operaciones de limpieza se han realizado no solamente desde tierra, donde el acceso lo permite, sino también desde el mar sirviéndose de buques especiales y botes de pesca locales para transportar personal y equipo.
- 5.3 Al 1 de julio de 2013 se habían recuperado unas 250 toneladas de asfalto y continuaban las operaciones para recoger las concentraciones de hidrocarburos restantes que se habían observado. El asfalto recuperado representaba el grueso de los hidrocarburos flotantes y depositados en la costa. Las operaciones de limpieza posteriores se concentraron en la recuperación de los hidrocarburos sumergidos en las zonas costeras próximas y en la vigilancia de las playas por si ocurría una segunda

contaminación. También se está estudiando el posible efecto de los hidrocarburos en las actividades de pesca y de turismo, así como sus consecuencias para la reproducción de las tortugas.

- 5.4 En agosto de 2013 el Comité Técnico Nacional sacó a licitación un contrato para la inspección del naufragio con el fin de determinar la cantidad de hidrocarburos y de combustible que quedaba a bordo y si era necesario efectuar más operaciones de remoción. Se prevé que la inspección tenga lugar en el otoño.
- 5.5 Las autoridades omaníes solicitaron el apoyo del Fondo de 1992 para hacer frente al siniestro desde un primer momento. El Fondo de 1992 ha suministrado ayuda técnica y apoyo con respecto a la idoneidad de las operaciones efectuadas hasta ahora. El Jefe del Departamento de Reclamaciones/Asesor Técnico del Fondo de 1992 y un experto externo en materia de pesca viajaron a Omán en julio de 2013. La Secretaría del Fondo de 1992 continúa prestando ayuda y siguiendo de cerca los acontecimientos.

## **6. Aplicabilidad de los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992**

- 6.1 Omán es Parte en el CRC de 1992 y en el Convenio del Fondo de 1992.
- 6.2 El *Nesa R3* tenía un arqueo bruto de 856. Por tanto, la cuantía de limitación aplicable en virtud del CRC de 1992 es de 4,51 DEG (£4,5 millones).
- 6.3 El *Nesa R3* era propiedad de Welance Marine Inc, firma con sede en Charlestown (Saint Kitts y Nevis). Fue arrendado sin tripulación a Cyrus Transportation, firma con sede en los Emiratos Árabes Unidos, que se encargó de las operaciones técnicas y comerciales y de dotar de tripulación al buque para el transporte y entrega de asfalto al depósito de asfalto de Cyrus Group situado en Muscat.
- 6.4 El *Nesa R3* transportaba menos de 2 000 toneladas de hidrocarburos persistentes como carga, por lo cual no era necesario que mantuviera un seguro obligatorio en virtud del CRC de 1992. No obstante, el propietario había suscrito una póliza con Indian Ocean Ship Owners Mutual P&I Club, con sede en Sri Lanka. Sin embargo, no se ha establecido todavía si este asegurador había expedido al buque certificados (tarjetas azules) o si este tenía un certificado del CRC de 1992. El asegurador ha indicado que, en todo caso, la póliza del *Nesa R3* no sería de aplicación en este caso puesto que los hidrocarburos procedían de Irán.
- 6.5 El Gobierno de Omán ha informado al Fondo de 1992 de que se había puesto en contacto con el propietario y los fletadores a través de los representantes legales de estos en Omán y que les pidió que, o bien establecieran un fondo de limitación, o bien suministraran otro tipo de garantía financiera para cubrir sus obligaciones en virtud del CRC de 1992 y para la inspección y posible remoción del naufragio y de su carga. Al 15 de septiembre de 2013 el propietario del buque no había establecido tal fondo ni suministrado ninguna otra garantía financiera. Las autoridades omaníes están aplicando medidas con el fin de animar al propietario a establecer el fondo de limitación o depositar una garantía adecuada de un nivel aceptable.

## **7 Estado de las reclamaciones**

- 7.1 El Ministro de Medio Ambiente de Omán ha presentado al Fondo de 1992 dos reclamaciones por los gastos efectuados por las dos compañías que realizaron las operaciones de limpieza, por OMR 205 315 (£350 000) y OMR 101 939 (£175 000), que son objeto de examen por el Fondo de 1992.
- 7.2 Se prevé la presentación de otras reclamaciones por operaciones de limpieza y por perjuicios económicos a las actividades de la pesca y del turismo, así como por el coste de la inspección del naufragio.

**8 Consideraciones del Director**

- 8.1 El Director señala con gran pesar que el capitán del *Nesa R3* muy lamentablemente perdió la vida mientras trataba de salvar su buque.
- 8.2 Señala también que las autoridades omaníes ya han presentado al Fondo de 1992 dos reclamaciones de indemnización de las compañías encargadas de realizar las operaciones de limpieza y que se tiene entendido que le presentarán más reclamaciones en un futuro próximo.
- 8.3 Señala además que el *Nesa R3* transportaba menos de 2 000 toneladas de hidrocarburos persistentes como carga, por lo cual no era necesario que mantuviera un seguro obligatorio de conformidad con el CRC de 1992. Si bien el buque estaba asegurado con Indian Ocean Ship Owners Mutual P&I Club, el asegurador ha indicado que la póliza del *Nesa R3* no sería de aplicación en este caso.
- 8.4 Señala asimismo que, en vista de que todos los intentos de las autoridades omaníes por obtener una garantía financiera del propietario del buque han sido en vano hasta el momento, hay fuertes indicios de que el propietario no cumplirá sus obligaciones en virtud del CRC de 1992 en cuanto al pago de una indemnización íntegra a las personas que hayan sufrido daños debidos a contaminación como resultado del siniestro.
- 8.5 Como consecuencia, si bien no se sabe todavía si la cuantía total de las reclamaciones admisibles será inferior a la cuantía de limitación aplicable al *Nesa R3*, a juicio del Director el Fondo de 1992 en todo caso estará obligado a pagar indemnización por este siniestro de conformidad con lo que dispone el artículo 4.1 b) del Convenio del Fondo de 1992.
- 8.6 Por tanto, el Director propone que el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 le autorice a efectuar pagos de indemnización con respecto a pérdidas ocasionadas por el siniestro del *Nesa 3R* y a reclamar al propietario del buque el correspondiente reembolso.

**9 Medidas que se han de adoptar****Comité Ejecutivo del Fondo de 1992**

Se invita al Comité Ejecutivo del Fondo de 1992:

- a) a tomar nota de la información que se facilita en el presente documento;
  - b) a decidir si autoriza al Director a efectuar pagos de indemnización con respecto a las reclamaciones que se deriven de este siniestro; y
  - c) a impartir al Director las instrucciones que estime necesarias para la tramitación de este siniestro.
-