



Fondos internacionales
de indemnización
de daños debidos a
contaminación por
hidrocarburos

Punto 3 del orden del día	IOPC/OCT19/3/10	
Fecha	11 de octubre de 2019	
Original	Inglés	
Asamblea del Fondo de 1992	92A24	
Comité Ejecutivo del Fondo de 1992	92EC73	●
Asamblea del Fondo Complementario	SA16	

SINIESTROS QUE AFECTAN A LOS FIDAC — FONDO DE 1992

NATHAN E. STEWART^{<1>}

Nota de la Secretaría

Objetivo del documento:	Informar al Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 de las novedades en relación con este siniestro.
Resumen:	<p>En octubre de 2018, el Director fue notificado 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 marinas 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. Posteriormente, el remolcador se hundió y se separó de la gabarra.</p> <p>Una comunidad de las Primeras Naciones, conformada por cinco tribus, que presuntamente tiene título y derechos de población aborígen en la zona afectada por el siniestro ha incoado una acción judicial contra los propietarios, los operadores, 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 relativo a la contaminación por hidrocarburos procedentes de buques de Canadá, el Fondo de 1992 y el Fondo Complementario.</p>
Novedades:	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 de los procedimientos de limitación iniciados 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) y el Convenio de limitación de la responsabilidad 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 del Convenio de Responsabilidad Civil en este momento.
Medidas que se han de adoptar:	<p><u>Comité Ejecutivo del Fondo de 1992</u></p> <p>Tomar nota de la información.</p>

<1>

Este incidente fue notificado por primera vez al Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 en su sesión de octubre de 2018 como "Siniestro en Canadá" (véase el documento IOPC/OCT18/3/13).

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 (£3,3 millones) ^{<2>}
Procedimientos judiciales	El Fondo de 1992 y el Fondo Complementario han sido designados como "otras partes o personas" en los procedimientos judiciales entablados por una comunidad de las Primeras Naciones contra los propietarios de los buques en el Tribunal Supremo de Columbia Británica. Los propietarios de los buques iniciaron procedimientos 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 y el Convenio de limitación de la responsabilidad 1976/1996.

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 alrededor de 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, la gabarra 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 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 gabarra *DBL 55* o con alguna otra gabarra tanque de la compañía cargada con productos de petróleo refinados 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 Operaciones de lucha contra el derrame

- 3.1 La tripulación intentó rodear la unidad ATB con una barrera flotante de contención de hidrocarburos, que falló debido al estado del mar y a las condiciones meteorológicas.
- 3.2 Se estableció un mando unificado para coordinar la respuesta al siniestro, en el que se encontraban representantes de los respectivos propietarios del remolcador y la gabarra, autoridades canadienses, representantes de la comunidad de las Primeras Naciones y una serie de empresas de lucha contra derrames contratadas directamente por los propietarios de los buques. Todas las actividades de respuesta al siniestro encomendadas por el mando unificado estuvieron financiadas por los propietarios de los buques o en nombre de estos.
- 3.3 Los hidrocarburos para combustible del remolcador se transfirieron a uno de los tanques de la gabarra. La tripulación transfirió aproximadamente 30 000 litros de combustible diésel del *Nathan E. Stewart* a la *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.
- 3.4 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. El mando unificado expidió su "informe sobre la situación" final y la parte de la respuesta al siniestro que se desarrollaba en el agua concluyó oficialmente antes de que terminase ese mes.
- 3.5 Los propietarios de los buques siguieron participando en un proceso continuo de evaluación del impacto ambiental respecto del siniestro, junto con agencias gubernamentales federales y provinciales y una comunidad de las Primeras Naciones.

4 Aplicabilidad de los Convenios

- 4.1 Canadá es Parte en los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992 y en el Protocolo relativo al Fondo Complementario.
- 4.2 Sin embargo, la aplicación de los Convenios no está clara en este caso. En primer lugar, existe una duda acerca de si la unidad ATB *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).
- 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. Su última carga de la que se tiene constancia era combustible para turbinas de gas y gasolina, que son productos no persistentes.

- 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, 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).

5 Investigación de la causa del siniestro

Las investigaciones de la causa del siniestro indican que este se debió a un error humano provocado por la fatiga. Al parecer, la unidad ATB pasó por alto un cambio de rumbo y encalló.

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 (£2,1 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. También al parecer, en febrero de 2017 los aseguradores de los propietarios de los buques presentaron una carta de compromiso por valor de CAD 12 millones (£7,2 millones) a la comunidad de las Primeras Naciones.
- 6.2 La comunidad de las Primeras Naciones aún no ha cuantificado sus reclamaciones, pero alega que: i) ha contraído gastos operacionales en el transcurso de la respuesta al siniestro y las evaluaciones del impacto ambiental 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 los procedimientos civiles (véase el punto 8); 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 agencias canadienses.
- 6.4 Se entiende también que, en diciembre de 2016, los aseguradores de los propietarios de los buques presentaron una carta de compromiso por valor de CAD 20 millones (£12 millones) al Fondo relativo a la contaminación por hidrocarburos procedentes de buques de Canadá (SOPF, por sus siglas en inglés), pero que la cuantía de este compromiso se ha reducido por consentimiento en CAD 3 millones (£1,8 millones), para reflejar las reclamaciones abonadas por los propietarios de los buques.
- 6.5 La cuantía del compromiso mencionado se ha reducido ahora para tener en cuenta el fondo de limitación constituido por los propietarios de los buques (CAD 5,6 millones).

7 Procedimientos de limitación

- 7.1 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 suspendieran los procedimientos en el Tribunal Supremo de Columbia Británica (véase el punto 8, "Procedimientos civiles").
- 7.2 También en mayo de 2019, una comunidad de las Primeras Naciones presentó una moción de excepción de incompetencia del Tribunal Federal para conocer de la acción de limitación (véase el punto 8, "Procedimientos civiles").
- 7.3 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.

- 7.4 En apoyo de su moción para que se constituyera un fondo de limitación, los propietarios de los buques presentaron una declaración jurada de uno de sus empleados en la que este declaraba que el remolcador navegaba desde instalaciones petroleras en el Estado de Washington (Estados Unidos de América) al puerto de Vancouver, Columbia Británica (Canadá), con la gabarra (o con otra gabarra tanque) cargada con productos de petróleo refinados, y que la gabarra no había transportado en ningún momento ningún tipo de hidrocarburos persistentes como carga.
- 7.5 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 entran dentro de la definición de "buque" del CRC de 1992. En particular, los propietarios de los buques 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 era 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.
- 7.6 Los reclamantes han declarado que ellos no afirmaban que la unidad ATB estuviera transportando hidrocarburos persistentes como carga, lo que haría que se aplicase el CRC, sino que se basaban en cambio en el Convenio sobre el combustible de los buques, y aclararon que su defensa (como cuestión de derecho, no como cuestión de hecho) de la aplicación del CRC de 1992 como alternativa era solamente una medida de precaución.
- 7.7 En sus solicitudes, 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, pero argumentaron que, si prevalecía esa alegación 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

- 7.8 El Tribunal Federal de Canadá dictó una sentencia en julio de 2019 en la que aceptó la petición de los propietarios de los buques y dispuso que, hasta que se haya resuelto el proceso de limitación, se impide a cualquier reclamante iniciar o continuar procedimientos contra los propietarios de los buques ante cualquier 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 dictaminó que se debería constituir un fondo de limitación de conformidad con el Convenio sobre el combustible de los buques y el Convenio de limitación de la responsabilidad (1976/1996), sobre la base del arqueo combinado del remolcador y la gabarra. El tribunal concluyó que no había fundamentos de hecho con arreglo a los cuales podría constituirse un fondo del CRC en ese momento.
- 7.9 Como resultado de la sentencia del tribunal, las reclamaciones se tramitarán en el Tribunal Federal como parte del proceso de limitación.
- 7.10 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.

- 7.11 Más adelante, los propietarios de los buques habrán de someterse a la exhibición de las pruebas y 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 entraba o no en el ámbito del CRC de 1992.
- 7.12 A raíz de la sentencia del tribunal, los propietarios de los buques han presentado desde entonces en el tribunal una garantía bancaria por una cuantía de CAD 5 568 000 (£3,3 millones).

8 Procedimientos civiles

- 8.1 En octubre de 2018 una comunidad de las Primeras Naciones, conformada por cinco tribus, entabló una acción judicial contra los propietarios, los operadores, 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.
- 8.2 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. Los reclamantes alegan que el derrame causó un impacto o un riesgo de impacto inmediatos y a largo plazo sobre 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.
- 8.3 Los reclamantes propugnan la aplicación del Convenio sobre el combustible de los buques o, como alternativa, del CRC de 1992, y 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. Además, los reclamantes 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 una ilegalidad y una violación de sus derechos de población aborigen porque no se les hizo ninguna consulta al respecto ni ellos acordaron restricción alguna al derecho a una indemnización total.
- 8.4 Los propietarios de los buques presentaron una solicitud para la suspensión de los procedimientos en el Tribunal Supremo de Columbia Británica. Impugnan la competencia de este tribunal y sostienen que el Tribunal Federal es un foro más apropiado para conocer de esas reclamaciones (véase el punto 7, "Procedimientos de limitación").
- 8.5 Los reclamantes presentaron 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 al proceso de limitación del Tribunal Federal. Sin embargo, los reclamantes han aplazado desde entonces la presentación de esa moción.

9 Consideraciones del Director

- 9.1 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 podría considerar un "buque" en virtud del artículo I.1 del CRC de 1992 y, en segundo lugar, incluso si ese fuera el caso, la unidad no transportaba en realidad 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 son productos no persistentes.

- 9.2 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 basan en el CRC de 1992 sino en el Convenio sobre el combustible de los buques, y habían defendido la aplicación alternativa del CRC de 1992 como medida de precaución.
- 9.3 Por consiguiente, es muy improbable que este caso siga afectando a los FIDAC. Los FIDAC están tomando medidas para recibir una confirmación clara del producto que transportaba la gabarra, a fin de obtener una declaración, por consentimiento o por decisión judicial, de que los FIDAC ya no son parte interesada en estas reclamaciones.
- 9.4 Hasta que se produzca tal declaración, todavía se considera a los FIDAC parte interesada en los procedimientos y, por consiguiente, el Director continuará observando la evolución de este caso e informará de cualquier novedad al Comité Ejecutivo en una futura sesión.

10 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.
