



Fondos internacionales
de indemnización
de daños debidos a
contaminación por
hidrocarburos

Punto 3 del orden del día	IOPC/APR19/3/6	
Fecha	11 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

TRIDENT STAR

Nota de la Secretaría

Objetivo del documento:

Informar al Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 de las últimas novedades respecto de este siniestro.

Resumen:

El 24 de agosto de 2016, el buque tanque *Trident Star* (arqueo bruto 3 177) derramó una cantidad no determinada de fueloil para usos marinos en la terminal petrolera ATT Tanjung Bin (ATB) en el puerto de Tanjung Pelepas (PTP), Johor (Malasia), durante unas operaciones de carga. El siniestro parece haberse producido debido al llenado excesivo del tanque de carga número 5 de babor.

Los hidrocarburos cubrieron aproximadamente 3,5 kilómetros de una terminal para contenedores adyacente perteneciente al PTP. A raíz del siniestro varios buques de carga y remolcadores resultaron afectados por los hidrocarburos. Debido a la contaminación, las actividades normales de algunos atracaderos de la terminal sufrieron interrupciones o se suspendieron durante unas tres semanas. La terminal para contenedores movilizó a la empresa que le presta servicios de lucha contra derrames de hidrocarburos para que emprendiese las operaciones de limpieza.

El propietario del buque está asegurado con The Shipowners' Mutual Protection and Indemnity Association (Luxembourg) (Shipowners' Club), que es miembro del International Group of P&I Associations (International Group).

Es muy probable que las reclamaciones por daños debidos a contaminación excedan la cuantía límite aplicable al *Trident Star* en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992). Por lo tanto, es probable que el Fondo de 1992 tenga que pagar indemnizaciones en relación con este siniestro.

El propietario del *Trident Star* es parte en el Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos procedentes de pequeños buques tanque (STOPIA) 2006, por lo cual el propietario del buque reembolsará al Fondo de 1992 la diferencia entre el límite del CRC de 1992 y la cuantía de la indemnización pagada por el Fondo de 1992 hasta un límite de 20 millones de DEG. Sin embargo, es improbable que las pérdidas excedan dicha suma.

Se han iniciado nueve acciones judiciales en el procedimiento de limitación (véase el punto 5, Procedimiento de limitación).

Dado que es probable que tenga que hacer pagos de indemnización en relación con este caso, el Fondo de 1992 está interviniendo en el procedimiento de limitación con el fin de proteger sus derechos.

Novedades: Se han recibido 21 reclamaciones que suman un total de USD 17 millones y RM 31,9 millones (USD 7,8 millones)^{<1>}.

Los expertos contratados por el Shipowners' Club y el Fondo de 1992 están examinando la documentación que los reclamantes en el procedimiento de limitación han presentado en respaldo de sus reclamaciones.

Documentos conexos: El [informe en línea del siniestro del Trident Star](#) puede consultarse en la página de Siniestros del sitio web de los FIDAC.

Medidas que se han de adoptar: Comité Ejecutivo del Fondo de 1992
Tomar nota de la información.

1 Resumen del siniestro

Buque	<i>Trident Star</i>
Fecha del siniestro	24 de agosto de 2016
Lugar del siniestro	Malasia
Causa del siniestro	Rebosamiento de hidrocarburos
Cantidad de hidrocarburos derramados	Sin determinar
Estado de abanderamiento del buque	Malasia
Arqueo bruto	3 177
Asegurador P&I	The Shipowners' Mutual Protection and Indemnity Association (Luxembourg) (Shipowners' Club)
Límite del CRC	4,51 millones de DEG (USD 6,3 millones)
STOPIA aplicable	Sí. Límite del STOPIA 2006: 20 millones de DEG (USD 28 millones)
Límite del CRC y del Fondo	203 millones de DEG (USD 286,3 millones)
Situación de las reclamaciones	Se han recibido 21 reclamaciones por un total de USD 24,8 millones. Dos reclamaciones se evaluaron en la suma de USD 2,4 millones, que ha sido pagada por el Club.
Procedimientos judiciales	Diecinueve reclamantes han iniciado nueve acciones judiciales en el procedimiento de limitación. El Fondo de 1992 está interviniendo en el procedimiento de limitación con el fin de proteger sus derechos.

2 Antecedentes

- 2.1 El 24 de agosto de 2016 el buque tanque *Trident Star* (arqueo bruto 3 177) derramó una cantidad no determinada de fueloil para usos marinos en la terminal petrolera ATT Tanjung Bin (ATB), en el puerto de Tanjung Pelepas (PTP), durante unas operaciones de carga. El puerto está situado en el estuario del río Pulai, en Johor (Malasia).

^{<1>} Los tipos de cambio en vigor el 14 de enero de 2019 eran los siguientes: USD 1 = 0,7158 DEG/RM 4,0995.

- 2.2 El siniestro parece haberse producido debido al llenado excesivo del tanque de carga número 5 de babor.
- 2.3 Al parecer, los hidrocarburos flotaron a través de la boca del río Pulai hasta la terminal de contenedores del PTP. Los hidrocarburos se esparcieron por unos 3,5 kilómetros del muelle de la terminal. A raíz del siniestro, varios buques de carga y remolcadores quedaron cubiertos de hidrocarburos. Las actividades normales de algunos atracaderos de la terminal sufrieron interrupciones o se suspendieron durante unas tres semanas.
- 2.4 En [el informe en línea del siniestro del Trident Star](#) facilita información más detallada.

3 Aplicabilidad de los Convenios

- 3.1 Malasia es Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992) y el Convenio del Fondo de 1992. La cuantía de las reclamaciones por daños debidos a contaminación podría exceder el límite aplicable al *Trident Star* en virtud del CRC de 1992. Por lo tanto, es probable que el Fondo de 1992 tenga que pagar indemnizaciones en relación con este siniestro.

Detalles del seguro y el STOPIA 2006

- 3.2 El buque está asegurado con el Shipowners' Mutual Protection and Indemnity Association (Luxembourg) (Shipowners' Club), que es miembro del International Group of P&I Associations (International Group). La cuantía de limitación aplicable al *Trident Star* de conformidad con el CRC de 1992 es de 4,51 millones de DEG, aunque su propietario es parte en el Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos procedentes de pequeños buques tanque (STOPIA) 2006, por lo cual reembolsará al Fondo de 1992, con carácter voluntario, la diferencia entre la cuantía de limitación aplicable al *Trident Star* en virtud del CRC de 1992 y la cuantía de la indemnización pagada por el Fondo de 1992 hasta un límite de 20 millones de DEG.
- 3.3 Es improbable que las pérdidas totales respecto de este caso excedan los 20 millones de DEG.

4 Reclamaciones de indemnización

4.1 Contratista de limpieza

- 4.1.1 Se ha recibido una reclamación de un contratista de limpieza por un total de USD 2 582 103 por los gastos de las operaciones de limpieza de la terminal para contenedores, incluida la limpieza de los cascos de algunos buques que se hallaban en la terminal. Los expertos contratados por el Club y el Fondo han evaluado provisionalmente la reclamación en la suma de USD 1 535 516, monto que, con la aprobación del Fondo de 1992, ya ha abonado el Shipowners' Club.
- 4.1.2 La misma empresa presentó otra reclamación, por la suma de USD 953 040, por gastos cubiertos en la segunda fase de las operaciones de limpieza. La reclamación fue liquidada por la cuantía reclamada, con la aprobación del Fondo de 1992.

4.2 Operador de la terminal de contenedores del PTP

- 4.2.1 El operador de la terminal de contenedores del PTP ha presentado una reclamación de unos RM 31,9 millones (USD 7,8 millones) por pérdidas sufridas como resultado del cierre temporal de la terminal. Este reclamante se ha sumado al procedimiento de limitación (véase el punto 5, Procedimientos de limitación).
- 4.2.2 Los expertos contratados por el Club y el Fondo están evaluando la documentación presentada para respaldar esta reclamación.

4.3 Reclamaciones de compañías navieras

4.3.1 Dieciocho compañías navieras han presentado reclamaciones por el coste de la limpieza de cascos y las consiguientes pérdidas económicas por un total de USD 13 524 905. Estos reclamantes se han sumado al procedimiento de limitación (véase el punto 5).

4.3.2 Los expertos contratados por el Club y el Fondo están evaluando la documentación presentada para respaldar esta reclamación.

4.4 Situación de las reclamaciones

En el siguiente cuadro se facilita un resumen de las reclamaciones recibidas hasta el momento:

Reclamante	Cuantía reclamada (USD)	Cuantía reclamada (RM)	Cuantía pagada por el Club (USD)
Contratista de limpieza (dos reclamaciones por 1. ^a y 2. ^a fases de limpieza)	USD 3 535 143		USD 2 488 556
Operador de la terminal de contenedores		RM 31 862 212	
Compañías navieras (18)	USD 13 524 905		
TOTAL	USD 17 060 048	RM 31 862 212 (USD 7,8 millones)	USD 2 488 556

5 Procedimiento de limitación

5.1 El propietario del buque solicitó al Tribunal Supremo de Malaya, en Kuala Lumpur (Malasia), el inicio del procedimiento de limitación. La orden correspondiente se concedió en febrero de 2017.

5.2 El Fondo de 1992 ha designado a un abogado malasio para que siga el procedimiento.

5.3 Se han iniciado nueve acciones judiciales en el procedimiento de limitación.

5.4 Al final de julio de 2018, los reclamantes habían presentado documentos de respaldo de sus reclamaciones en el procedimiento de limitación. En la actualidad, el Shipowners' Club y el Fondo de 1992 están examinando la documentación para determinar la cuantía admisible de las reclamaciones.

5.5 Dado que es probable que tenga que hacer pagos de indemnización en relación con este caso, el Fondo de 1992 está interviniendo en el procedimiento con el fin de proteger sus derechos.

6 Consideraciones del Director

6.1 La cuantía de las reclamaciones por daños debidos a contaminación derivadas de este siniestro excederá el límite aplicable al *Trident Star* en virtud del CRC de 1992, aunque no es probable que se excedan los 20 millones de DEG. El Fondo de 1992 tendrá que pagar indemnizaciones una vez que se alcance el límite del CRC de 1992, si bien todos los pagos serán reembolsados más tarde por el asegurador del propietario del buque con arreglo al STOPIA 2006.

6.2 El Fondo de 1992 está interviniendo en el procedimiento de limitación con el fin de proteger sus derechos.

6.2.1 Los expertos contratados por The Shipowners' Club y el Fondo de 1992 están examinando la documentación presentada por los reclamantes en los tribunales. Una vez que se hayan evaluado las reclamaciones, será

posible tener una idea más clara sobre la cuantía admisible de los daños ocasionados por este incidente, así como la probable responsabilidad del Fondo de 1992.

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 este documento.
