



Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos

Punto 3 del orden del día	IOPC/MAR22/3/3	
Fecha	23 de febrero de 2022	
Original	Inglés	
Asamblea del Fondo de 1992	92AES26	
Comité Ejecutivo del Fondo de 1992	92EC78	●
Asamblea del Fondo Complementario	SAES10	

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 de 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 de contenedores adyacente perteneciente al PTP. A raíz del siniestro, varios buques de carga y remolcadores quedaron cubiertos de hidrocarburos. Debido a la contaminación, las actividades normales de algunos atracaderos de la terminal sufrieron interrupciones o se suspendieron durante unas tres semanas.

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

El propietario es Parte en el Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos procedentes de pequeños buques tanque (STOPIA) 2006, en virtud del cual el propietario del buque resarce al Fondo de 1992 la diferencia entre el límite del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992) y la cuantía de la indemnización pagada por el Fondo de 1992, hasta un límite de 20 millones de DEG (USD 28 millones)^{<1>}. Sin embargo, las pérdidas en este caso no superan dicho límite.

Puesto que las reclamaciones derivadas de este siniestro exceden el límite del CRC de 1992 aplicable al *Trident Star*, de RM 27,1 millones (USD 6,5 millones), el Fondo de 1992 tiene que pagar indemnizaciones, si bien todos los pagos serán recuperados del asegurador del propietario del buque con arreglo al STOPIA 2006.

En el procedimiento de limitación correspondiente a este siniestro, 19 reclamantes iniciaron nueve acciones (véase la sección 5 sobre el Procedimiento de limitación). Dado que debe pagar indemnizaciones en relación con este caso, el Fondo de 1992 ha intervenido en el procedimiento de limitación con el fin de proteger sus derechos.

<1> En general, los tipos de cambio utilizados en este documento son los que regían el 31 de diciembre de 2021: USD 1 = RM 4,166 y USD 1 = 0,7133 DEG.

Novedades:	Todas las reclamaciones pendientes ya han sido liquidadas y los procedimientos judiciales correspondientes se han retirado o están retirándose. Por tanto, este siniestro ya se puede considerar cerrado.
Documentos conexos:	El informe en línea del siniestro del <i>Trident Star</i> puede consultarse en la sección de Siniestros del sitio web de los FIDAC.
Medidas que se han de adoptar:	<u>Comité Ejecutivo del Fondo de 1992</u> Tomar nota de la información.

1 Resumen del siniestro

Buque	<i>Trident Star</i>
Fecha del siniestro	24.08.2016
Lugar del siniestro	Malasia
Causa del siniestro	Rebose
Cantidad de hidrocarburos derramados	Sin determinar
Estado de abanderamiento del buque	Malasia
Arqueo bruto	3 177
Asegurador P&I	Shipowners' Club
Límite del CRC	4,51 millones de DEG o RM 27,1 millones (USD 6,5 millones)
STOPIA aplicable	Sí. Límite del STOPIA 2006 de 20 millones de DEG (USD 28 millones)
Límite del CRC y del Fondo	203 millones de DEG o RM 1 176 millones (USD 282,3 millones)
Reclamaciones de indemnización	Se han liquidado todas las reclamaciones por la suma de USD 10,9 millones.
Procedimientos judiciales	Todas las reclamaciones presentadas en el procedimiento de limitación se han resuelto mediante acuerdo extrajudicial. El Fondo de 1992 ha intervenido 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 de 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 PTP está situado en el estuario del río Pulai, en Johor (Malasia).
- 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 la deriva a través de la desembocadura del río Pulai hasta la terminal de contenedores del PTP y cubrieron aproximadamente 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* se facilita información más detallada sobre los antecedentes.

3 Aplicabilidad de los Convenios

3.1 Malasia es Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992) y en el Convenio del Fondo de 1992.

Detalles del seguro y el STOPIA 2006

3.2 El buque está asegurado con The Shipowners' Mutual Protection and Indemnity Association (Luxemburgo) (Shipowners' Club), que es miembro del International Group of P&I Associations. La cuantía de limitación aplicable al *Trident Star* de conformidad con el CRC de 1992 es de 4,51 millones de DEG (USD 6,5 millones). Sin embargo, su propietario es Parte en el Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos procedentes de pequeños buques tanque (STOPIA) 2006, en virtud del cual el propietario del buque resarce 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 (USD 28 millones).

3.3 Las pérdidas totales con respecto a este caso son inferiores a 20 millones de DEG (USD 28 millones).

4 Reclamaciones de indemnización

4.1 Las reclamaciones por daños ocasionados por contaminación excedieron el límite del CRC de 1992 aplicable al *Trident Star*, de USD 6,5 millones. Por consiguiente, el Fondo de 1992 tuvo que pagar indemnizaciones respecto de este siniestro.

4.2 En el cuadro siguiente se facilita un resumen de las cuantías liquidadas con respecto a las reclamaciones.

Reclamante	Liquidadas (RM)	Liquidadas (USD)
Contratista de limpieza (dos reclamaciones por la primera y segunda fase de limpieza)		2 699 171
Operador de la terminal de contenedores	18 300 000	
Compañías navieras (18)		3 830 008
TOTAL	18 300 000 (USD 4,4 millones)	6 529 179

4.3 Puesto que ya se alcanzó el límite de responsabilidad aplicable al *Trident Star* con arreglo al CRC de 1992, cifrado en USD 6,5 millones, el Fondo de 1992 comenzó a hacer pagos a los reclamantes. Sin embargo, dado que el STOPIA 2006 es de aplicación a este caso, el asegurador del propietario del buque ha reembolsado estas cuantías al Fondo de 1992.

4.4 Las últimas reclamaciones que quedaban pendientes, de cinco reclamantes pertenecientes a un grupo de compañías navieras, por la suma de USD 6,6 millones, fueron evaluadas por el Shipowners' Club y el Fondo de 1992 en la suma de USD 3,3 millones. Estas reclamaciones ya han sido liquidadas.

5 Procedimiento de limitación

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

- 5.2 Dado que el Fondo de 1992 resultó responsable del pago de indemnización, ha intervenido en el procedimiento de limitación con el fin de proteger sus derechos.
- 5.3 Diecinueve reclamantes (el operador de la terminal de contenedores y 18 compañías navieras) iniciaron nueve acciones en el procedimiento de limitación. Ya se han liquidado todas las reclamaciones y se han retirado o están retirándose los procedimientos judiciales correspondientes.

6 Consideraciones del Director

- 6.1 Las reclamaciones derivadas de este siniestro exceden el límite del CRC de 1992 aplicable al *Trident Star*, aunque no han superado el límite del STOPIA de 20 millones de DEG (USD 28 millones). El Fondo de 1992 ha estado pagando indemnización a los reclamantes desde que se alcanzó dicho límite, si bien todos los pagos han sido reembolsados por el asegurador del propietario del buque, el Shipowners' Club, en virtud de lo que dispone el STOPIA 2006.
- 6.2 El Director desea agradecer al Shipowners' Club la excelente colaboración que ha prestado en este caso, tanto por lo que respecta a la tramitación de reclamaciones como al oportuno reembolso de pagos en virtud del STOPIA 2006.
- 6.3 Dado que todas las reclamaciones pendientes ya han sido liquidadas y se han retirado o se están retirando los procedimientos judiciales correspondientes, este siniestro ya se puede considerar cerrado.

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.
