



Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos

|   |                   |   |
|---|-------------------|---|
| <b>Punto 4 del orden del día</b>          | IOPC/MAY23/4/1    |   |
| <b>Fecha</b>                              | 9 de mayo de 2023 |   |
| <b>Original</b>                           | Inglés            |   |
| <b>Asamblea del Fondo de 1992</b>         | 92AES27           | ● |
| <b>Comité Ejecutivo del Fondo de 1992</b> | 92EC80            |   |
| <b>Asamblea del Fondo Complementario</b>  | SAES11            |   |

## LECCIONES APRENDIDAS DEL SINIESTRO DEL *TRIDENT STAR*

### Nota de la Secretaría

|                                       |   |
|---------------------------------------|---|
| <b>Resumen:</b>                       | En noviembre de 2022, el Fondo de 1992 celebró una reunión de conclusiones con el Shipowners' Mutual Protection and Indemnity Association (Luxembourg) (Shipowners' Club), el asegurador del <i>Trident Star</i> . El objetivo de la reunión fue hablar de la gestión del siniestro del <i>Trident Star</i> con el fin de identificar las lecciones que se puedan extraer de él y los procedimientos por mejorar para futuros derrames, especialmente en siniestros para los que se aplica el Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos procedentes de pequeños buques tanque, 2006 (enmendado en 2017) (STOPIA 2006) <sup>&lt;1&gt;</sup> . |
| <b>Medidas que se han de adoptar:</b> | <u>Asamblea del Fondo de 1992</u><br>Tomar nota de la información.  |

### 1 Introducción

- 1.1 Una vez que todas las reclamaciones derivadas de un siniestro han sido finalizadas, los FIDAC suelen celebrar una reunión de conclusiones con todos aquellos involucrados para analizar el caso e identificar las lecciones que se puedan extraer de él, a fin de permitir a los FIDAC hacer frente a los siniestros de forma más eficaz en el futuro.
- 1.2 En la sesión de octubre de 2022 del Comité Ejecutivo del Fondo de 1992, el Director anunció que el Fondo de 1992 estaba organizando una reunión de conclusiones con el Shipowners' Club para evaluar la forma en que se había gestionado el siniestro y extraer las lecciones oportunas, algo que sería especialmente útil para futuros casos en los que fuera de aplicación el STOPIA 2006 (documento IOPC/OCT22/11/1, párrafo 2.1.8).
- 1.3 En noviembre de 2022, el Fondo de 1992 celebró una reunión de conclusiones con el Shipowners' Club, el asegurador del *Trident Star*. El objetivo de la reunión fue hablar de la gestión del siniestro del *Trident Star* con el fin de identificar las lecciones por aprender y los procedimientos por mejorar para futuros derrames, especialmente en siniestros para los que se aplica el STOPIA 2006. Puede consultarse más información sobre este siniestro en el documento IOPC/MAR22/3/3 y en el informe en línea sobre el siniestro del *Trident Star* en la sección Siniestros que afectan a los FIDAC del sitio web de los FIDAC.

<1> En lo sucesivo, toda referencia a "STOPIA 2006" se entenderá como "STOPIA 2006 (enmendado en 2017)".

- 1.4 Este documento se centra en la gestión del siniestro del *Trident Star*, en particular, en lo relativo a la aplicación del STOPIA 2006 y a las conclusiones extraídas por el Fondo de 1992 después de la reunión de conclusiones.

## **2 Reunión de conclusiones**

- 2.1 En noviembre de 2022, el Fondo de 1992 celebró una reunión de conclusiones con el Shipowners' Club. Las conclusiones de la reunión son las siguientes:

### *Cooperación*

- 2.1.1 La excelente cooperación entre el Fondo y el club en el marco del STOPIA 2006 aceleró el proceso de reembolso de las cantidades pagadas por el Fondo en concepto de indemnización. Un punto que favoreció esa cooperación fluida fue que unos años antes del siniestro del *Trident Star*, en la misma zona geográfica, había ocurrido un siniestro similar (el siniestro del *Double Joy*) que afectó a un buque asegurado por el mismo club. Los procedimientos y los canales de comunicación ya establecidos para ese siniestro aceleraron la comunicación entre el club y el Fondo en la gestión del siniestro del *Trident Star*.

### *Acuerdo de pagos provisionales*

- 2.1.2 El siniestro del *Trident Star* fue el primer caso en el que se firmó un acuerdo entre los FIDAC y el Shipowners' Club sobre términos normalizados relativos a los pagos provisionales (documento IOPC/OCT17/3/13, párrafo 8.2). El objetivo de los pagos provisionales es permitir que los pagos por indemnización se realicen lo antes posible después de un derrame de hidrocarburos y que se garantice que el importe total pagado sea asumido en última instancia por el club/propietario del buque y los FIDAC en las proporciones previstas por los Convenios de 1992. Si bien, con los años, los pagos provisionales se habían convertido en una práctica habitual de los clubes P&I para resolver siniestros, la firma del acuerdo proporcionó tranquilidad a los propietarios de buques/aseguradores.

- 2.1.3 Si bien los aseguradores del propietario del buque constituyeron un fondo de limitación, los aseguradores hicieron pagos provisionales a los reclamantes. Una vez resueltas todas las reclamaciones y retiradas las acciones judiciales, el club obtuvo del Tribunal la cancelación de la carta de compromiso que se había presentado ante el Tribunal como garantía para la creación del fondo de limitación.

### *Memorando de entendimiento de 2006*

- 2.1.4 El Shipowners' Club forma parte del International Group of P&I Clubs. Como existía la posibilidad de que se alcanzara el límite de responsabilidad aplicable al *Trident Star* en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y de que el Fondo de 1992 tuviera que pagar indemnización, se invocó el Memorando de entendimiento de 2006 suscrito entre los clubes P&I y el Fondo de 1992.

- 2.1.5 En virtud del Memorando de entendimiento de 2006, el Shipowners' Club y el Fondo de 1992 cooperaron en el uso conjunto de expertos. El club solicitó que el Fondo aprobase la contratación de nuevos expertos y las facturas emitidas por ellos. El club envió las evaluaciones de las reclamaciones preparadas por los expertos para obtener la aprobación del Fondo antes del pago de las reclamaciones.

2.1.6 Este Memorando de entendimiento no se aplicaba al uso de abogados, ya que, para evitar posibles conflictos de intereses, tradicionalmente los propietarios de buques/aseguradores y los FIDAC siempre utilizaron abogados propios de cada organización.<2>

2.1.7 Tanto el proceso de colaboración en la gestión de las reclamaciones derivadas de este siniestro como la comunicación entre el Fondo de 1992 y el club funcionaron bien.

#### *Evaluaciones y uso de expertos*

2.1.8 Este punto se vio favorecido por el conocimiento y la experiencia de la sucursal de Singapur del Shipowners' Club, en particular, con respecto al uso de expertos locales. Si bien se contrató a la ITOFF para la evaluación de las reclamaciones de limpieza, para otros tipos de reclamaciones se contó con otros expertos locales, algunos de los cuales ya habían trabajado para el club en el siniestro del *Double Joy*.

2.1.9 Un ejemplo de esto fue el uso de expertos locales para la evaluación de algunas reclamaciones de daños materiales, a saber, la limpieza de los cascos de los buques contaminados y el consumo de combustible, y las reclamaciones por pérdidas económicas que afrontaron las compañías navieras.

2.1.10 Una dificultad en este caso fue la novedad de algunos tipos de reclamaciones que el Fondo de 1992 no había tenido que tratar antes, como las reclamaciones por pérdida de ingresos realizada por la terminal de contenedores afectada por la contaminación y las reclamaciones por pérdidas sufridas por las compañías navieras en relación con la interrupción de los horarios de los buques debido a la contaminación de los buques o los atracaderos asignados. Fue útil que se hubiesen producido reclamaciones similares durante la gestión del siniestro del *Double Joy* y que se pudieran utilizar los mismos expertos. Además, la ubicación de la sucursal de Shipowners' Club, muy cercana a la zona afectada por la contaminación (Johor, Malasia), facilitó la búsqueda de nuevos expertos.

2.1.11 Con vistas a futuros siniestros, se acordó que los avances tecnológicos que aparecieron sobre todo durante la pandemia, como el uso de aplicaciones de reuniones en línea, serán beneficiosos para gestionar futuros siniestros, de modo que se puedan reunir el club, los FIDAC, los expertos y los reclamantes, lo cual facilitaría la contribución del Fondo en las instrucciones a los expertos y en las conversaciones con quienes presenten reclamaciones complejas.

#### *Procedimiento de limitación*

2.1.12 Este es uno de los siniestros en los que hubo una diferencia entre el periodo de caducidad previsto en los Convenios y los plazos para entrar en acción en el procedimiento de limitación.

2.1.13 El plazo para presentar reclamaciones contra el fondo de limitación fue de seis meses. Eso podría haber causado problemas en el sentido de que algunos reclamantes corrían el riesgo de quedar fuera del procedimiento de limitación. En este caso, sin embargo, todas las reclamaciones se incluyeron en el procedimiento de limitación antes de la fecha límite.

#### *Contacto con reclamantes*

2.1.14 En general, el proceso de gestión de reclamaciones transcurrió sin problemas. Dado que había un plazo de seis meses para presentar reclamaciones en el procedimiento de limitación, la mayoría de las reclamaciones se presentaron en el procedimiento, con la excepción de las de un contratista de limpieza

---

<2> El International Group of P&I Clubs y el Fondo de 1992 han llegado a un acuerdo sobre la inclusión de abogados en el término "otros expertos" del Memorando de entendimiento de 2006, aplicable a circunstancias específicas. El acuerdo entró en vigor el 31 de enero de 2018 y, por lo tanto, no se aplicó al siniestro del *Trident Star*.

en concepto de costes relacionados con las operaciones de limpieza efectuadas en la terminal de contenedores, que se evaluaron y se acordaron rápidamente.

- 2.1.15 En cuanto a las reclamaciones del procedimiento de limitación, si bien el contacto se realizó principalmente a través de representantes legales, finalmente todas las reclamaciones fueron debidamente justificadas, las evaluaciones se hicieron relativamente rápido y las reclamaciones se resolvieron fuera de los tribunales.
- 2.1.16 La evaluación de la mayor reclamación, de una gran empresa naviera internacional, requirió más tiempo debido principalmente a la falta de documentación de apoyo adecuada y a la complejidad de la reclamación, relacionada con costes y pérdidas de 42 buques debido a la contaminación de la terminal de contenedores. Además, las restricciones de desplazamiento establecidas durante la pandemia prolongaron el plazo que habría tomado evaluar la reclamación en otras circunstancias. Sin embargo, esta reclamación finalmente se resolvió también fuera de los tribunales.

*Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos procedentes de pequeños buques tanque (STOPIA) 2006 (enmendado en 2017)*

- 2.1.17 Se aplicó el STOPIA 2006 a este siniestro. El Fondo de 1992 comenzó a hacer pagos a los reclamantes una vez que alcanzó el límite de CRC aplicable al siniestro del *Trident Star*, y el Club reembolsó esas cuantías al Fondo de 1992 inmediatamente después de cada pago del Fondo; por lo tanto, los costes reales de indemnización para el Fondo de 1992 fueron nulos.

### **3 Consideraciones del Director**

- 3.1.1 El Director está agradecido por la estrecha cooperación y la asistencia brindadas al Fondo de 1992 por el Shipowners' Club a la hora de resolver este siniestro.
- 3.1.2 El Director se complace en informar a la Asamblea del Fondo de 1992 que la reunión de conclusiones fue un éxito y que se identificaron varias lecciones valiosas en el marco del siniestro que pueden tomarse en consideración al tratar siniestros futuros.

### **4 Medidas que se han de adoptar**

#### Asamblea del Fondo de 1992

- 4.1.1 Se invita a la Asamblea del Fondo de 1992 a que tome nota de la información facilitada en el presente documento.
-