



Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos

Punto 3 del orden del día	IOPC/NOV24/3/15	
Fecha	22 de agosto de 2024	
Original	Inglés	
Asamblea del Fondo de 1992	92A29	
Comité Ejecutivo del Fondo de 1992	92EC83	●
Asamblea del Fondo Complementario	SA21	

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

### MARINE HONOUR

#### Nota de la Secretaría

<b>Objeto del documento:</b>	Informar acerca de un nuevo siniestro de contaminación por hidrocarburos que afecta al Fondo de 1992.
<b>Resumen:</b>	<p>El 14 de junio de 2024 el buque tanque <i>Marine Honour</i> se encontraba parado a un lado del buque portacontenedores <i>Ever Blink</i> en la terminal de Pasir Panjang de Singapur cuando fue golpeado por el buque draga-gánguil <i>Vox Maxima</i>. Como resultado, el <i>Marine Honour</i> pegó contra el <i>Ever Blink</i>. Debido a la colisión, el casco del <i>Marine Honour</i> se rompió y vertió en el ambiente unos 817 metros cúbicos de fueloil intermedio 380.</p> <p>La Autoridad Marítima y Portuaria de Singapur (MPA) regula y controla los siniestros de derrame de hidrocarburos en las aguas territoriales de Singapur. La Agencia Ambiental Nacional (NEA) se encarga de gestionar la limpieza del litoral.</p> <p>El derrame afectó a varios sectores de la costa de Singapur, desde la terminal de Pasir Panjang hasta East Coast Park, y se extendió hasta las islas meridionales. La mancha de hidrocarburos también llegó a la costa meridional de Johor y a la parte este del estrecho de Johor, en Malasia.</p> <p>Singapur y Malasia son Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992) y el Convenio del Fondo de 1992.</p> <p>El <i>Marine Honour</i> está asegurado por QBE Insurance (Singapore) Pte Ltd (QBE) por intermedio de su filial British Marine. El monto de limitación aplicable al <i>Marine Honour</i> de conformidad con el CRC de 1992 es de 4,51 millones de DEG. El Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos procedentes de pequeños buques tanque (STOPIA) 2006 (enmendado en 2017)<sup>&lt;1&gt;</sup> no es aplicable ya que el propietario del buque no es parte en ese acuerdo.</p> <p>Al 19 de agosto de 2024 todavía se desarrollaban las operaciones de limpieza y de respuesta. De acuerdo con la información más reciente, las reclamaciones relativas a este siniestro excederán el límite de responsabilidad del asegurador de conformidad con el CRC de 1992. El Fondo de 1992, que proporciona un segundo nivel de indemnización hasta un máximo de 203 millones de DEG, deberá por tanto pagar indemnización.</p> <p>El 1 de julio de 2024 el Fondo de 1992 suscribió un memorando de entendimiento con QBE que marcó el inicio de una colaboración estrecha para la tramitación de</p>

<1>

En adelante, las referencias al "STOPIA 2006" deberán interpretarse como "STOPIA 2006 (enmendado en 2017)".

reclamaciones. El 29 de julio de 2024 el Fondo de 1992 y QBE establecieron conjuntamente una oficina de presentación de reclamaciones (OPR) en Singapur a un lado de la terminal de Pasir Panjang. Se ha invitado a los reclamantes de Singapur y de Malasia a que presenten allí sus reclamaciones.

Los propietarios del *Marine Honour* y de QBE han presentado una solicitud en el tribunal de Singapur para establecer un fondo de limitación de conformidad con el CRC de 1992. La correspondiente audiencia para examinar la medida relativa a la limitación del CRC de 1992 se ha fijado para el 18 de septiembre de 2024 en el Tribunal Superior de Singapur.

**Documentos  
pertinentes:**

Antes de la reunión de noviembre de 2024 se emitirá un documento adicional en que se suministrarán más detalles acerca del siniestro y la información más reciente disponible para que la examine el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992.

**Medidas que se  
han de adoptar:**

Comité Ejecutivo del Fondo de 1992

Tomar nota de la información

## 1 Resumen del siniestro

Buque	<i>Marine Honour</i>
Fecha del siniestro	14.06.2024
Lugar del siniestro	Terminal de Pasir Panjang, Singapur
Causa del siniestro	Colisión con el buque draga gánguil <i>Vox Maxima</i> mientras el <i>Marine Honour</i> se encontraba parado
Cantidad de hidrocarburos derramados	Alrededor de 817 metros cúbicos de fueloil intermedio 380
Zona afectada	La costa meridional central y las islas meridionales de Singapur y la costa meridional de Johor (Malasia)
Estado de abanderamiento del buque	Singapur
Arqueo bruto	4 709
Asegurador P&I	QBE Insurance (Singapore) Pte Ltd, por intermedio de su filial British Marine
Límite CRC	4,51 millones de DEG
STOPIA/TOPIA aplicable	N/A
Límite CRC y del Fondo	203 millones de DEG
Procedimientos judiciales	Solicitud del propietario del <i>Marine Honour</i> para limitar la responsabilidad de conformidad con el CRC de 1992

## 2 Antecedentes

- 2.1 El 14 de junio de 2024 el *Marine Honour* (un buque tanque para productos petrolíferos construido en 2007, de un arqueo bruto de 4 709 y pabellón de Singapur) se encontraba parado a un lado del buque portacontenedores *Ever Blink* (construido en 2019, de un arqueo bruto de 32 691 y pabellón de Taiwán) en la terminal de Pasir Panjang cuando fue golpeado por el *Vox Maxima* (un buque draga gánguil construido en 2009, de un arqueo bruto de 29 920 y pabellón neerlandés). Como resultado, el *Marine Honour* pegó contra el *Ever Blink* y, debido a la colisión, el casco del *Marine Honour* se rompió y vertió en el ambiente unos 817 metros cúbicos de fueloil intermedio 380.

- 2.2 El 1 de julio de 2024 el Fondo de 1992 suscribió un memorando de entendimiento con los aseguradores del *Marine Honour*, QBE Insurance (Singapore) Pte Ltd (QBE), a través de su filial British Marine. El memorando de entendimiento prescribe que, entre otras cosas, las partes se consultarán mutuamente acerca de los procedimientos de tramitación de las reclamaciones y el establecimiento de una oficina de presentación de reclamaciones conjunta. Establece además que QBE y el Fondo de 1992 deberán colaborar en la utilización de expertos cuando así sea necesario.

### **3 Efectos del derrame**

#### **3.1 Singapur**

El derrame afectó en diversos grados a la terminal de Pasir Panjang y sectores del litoral de Singapur situados inmediatamente al este de la terminal. Se informó de que la isla de Sentosa, el puerto deportivo de Keppel, la reserva natural de Labrador y East Coast Park resultaron muy afectados. Las islas meridionales de St John y Lazarus, así como las islas de las Hermanas, sufrieron los efectos del derrame. En las zonas contaminadas había propiedades privadas, como puertos deportivos, centros de vacaciones y lugares de alojamiento. Dada la proximidad del derrame al puerto y a puertos deportivos, esto afectó igualmente a los cascos de varias embarcaciones de recreo y buques comerciales.

#### **3.2 Malasia**

Grandes cantidades de hidrocarburos también se desplazaron hasta la costa este de Johor y la parte este del estrecho de Johor en Malasia. Los hidrocarburos finalmente se estancaron en Sungai Rengit, en la terminal de Pengerang y en la isla deshabitada de Pulau Cik Kamat.

### **4 Operaciones de respuesta**

- 4.1 La Autoridad Marítima y Portuaria de Singapur (MPA) regula y controla los siniestros de derrames de hidrocarburos en las aguas territoriales de Singapur. El Departamento de Capitanes de Puerto dirige las operaciones. QBE realizó la respuesta inicial bajo la dirección de la MPA hasta el 18 de julio de 2024. Seguidamente la Agencia Nacional del Medioambiente (NEA) se hizo cargo de la limpieza del litoral.
- 4.2 QBE imprimió un enfoque proactivo a las operaciones de respuesta y empleó contratistas locales.
- 4.3 Se retiraron todos los hidrocarburos del *Marine Honour* y los tanques se despumaron y fregaron para dejarlos debidamente limpios. Una vez inspeccionado, el buque se remolcó hasta un astillero de reparación y, el 5 de julio de 2024, llegó en condiciones de seguridad a un dique seco.
- 4.4 Durante esa misma semana la Directora adjunta/jefa de Reclamaciones de los FIDAC viajó a Singapur para reunirse con funcionarios de la MPA y de QBE, el asegurador del *Marine Honour*.

### **5 Aplicabilidad de los Convenios**

- 5.1 Singapur y Malasia son Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992) y en el Convenio del Fondo de 1992.
- 5.2 A juzgar por la información más reciente recibida, las reclamaciones relacionadas con este siniestro excederán el límite de responsabilidad que fija el CRC de 1992. El propietario del *Marine Honour* no es Parte en el STOPIA 2006, por lo cual este acuerdo no es aplicable. Por tanto, se pedirá al Fondo de 1992 que pague indemnización.

### 5.3 Singapur

Las reclamaciones por contaminación en Singapur están reguladas por la Ley de Marina Mercante (Responsabilidad civil e indemnización por contaminación por hidrocarburos) de 1998, que da efecto al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992. Singapur no es Parte en el Protocolo relativo al Fondo Complementario.

### 5.4 Malasia

Malasia es también Parte en el CRC de 1992 y en el Convenio del Fondo de 1992.

## 6 Reclamaciones de indemnización

### 6.1 Oficina de presentación de reclamaciones

6.1.1 El 29 de julio de 2024 el Fondo de 1992 y QBE establecieron conjuntamente una oficina de presentación de reclamaciones (OPR) en Singapur con el fin de facilitar la presentación de reclamaciones de indemnización derivadas del siniestro. El jefe de Administración de los FIDAC viajó a Singapur para implantar el sistema de gestión de reclamaciones de la OPR. La oficina está situada a un lado de la terminal de Pasir Panjang, en que sucedió el siniestro, y cerca de los lugares que resultaron contaminados.

6.1.2 El Fondo de 1992 y QBE han emitido comunicados de prensa en publicaciones de noticias regionales en Malasia en que se informa a posibles reclamantes del país que pueden presentar sus reclamaciones en la OPR o en los tribunales de Singapur.

## 7 Procedimiento de limitación

El 16 de julio de 2024 el propietario del *Marine Honour* y QBE presentaron una solicitud en el Tribunal de Singapur para limitar la responsabilidad del propietario con arreglo al CRC de 1992. La audiencia convocada para examinar la medida de limitación de la responsabilidad del CRC tendrá lugar el 18 de septiembre de 2024 en el Tribunal Superior de Singapur.

## 8 Recursos

### 8.1 Responsabilidad por colisión

8.1.1 Dado que la contaminación fue resultado de una colisión con un buque que se encontraba parado, la responsabilidad debería corresponder en última instancia al buque culpable de la colisión. La responsabilidad se determinará de acuerdo con el Convenio sobre el Reglamento internacional para prevenir los abordajes (COLREG), del cual Singapur es Parte. El COLREG prescribe que la responsabilidad por colisiones debería distribuirse entre cada buque afectado en la medida en que sus acciones fueron causa del siniestro.

8.1.2 El propietario del *Vox Maxima* ha presentado una solicitud en el Tribunal de Singapur para que se limite su responsabilidad a 18 373 680 DEG con arreglo al Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976, modificado por el Protocolo de 1996 (LLMC 76/96). Las reclamaciones subrogadas del Fondo de 1992 excederán este límite, lo cual, con la adición de las reclamaciones por colisión con un buque parado, significa que el Fondo de 1992 quizá no pueda recuperar íntegramente del propietario del *Vox Maxima* las sumas que pague en concepto de indemnización.

**9 Consideraciones del Director**

- 9.1 El Director está agradecido con el Gobierno de Singapur, en particular con la MPA, por haber convenido en reunirse y examinar prontamente el siniestro de contaminación con el Fondo de 1992.
- 9.2 Además le gustaría agradecer a QBE su activa respuesta a este siniestro y su colaboración para el establecimiento de la OPR tras firmarse el memorando de entendimiento.
- 9.3 La Secretaría continuará coordinando con las principales partes interesadas y siguiendo atentamente las novedades que surjan e informará de conformidad.
- 9.4 El Director informará acerca de las novedades que surjan en relación con este siniestro al Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 en una adenda a este documento.

**10 Medidas que se han de adoptar**

Comité Ejecutivo del Fondo de 1992

Se invita al Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 a tomar nota de la información que figura en este documento.

---