



Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos

Punto 3 del orden del día	IOPC/NOV24/3/15/2	
Fecha	30 de septiembre 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

Documento presentado por la República de Singapur

Resumen:

El 14 de junio de 2024 el *Marine Honour*, buque de suministro de combustible, se encontraba parado a un costado del buque portacontenedores *Ever Blink*, en la terminal de Pasir Panjang del puerto de Singapur, cuando fue golpeado por el *Vox Maxima*. Como resultado de la colisión se produjo la rotura de uno de los tanques de carga de hidrocarburos del *Marine Honour*, que dio lugar al vertido en el mar de unas 400 toneladas métricas de fueloil para usos marinos.

En el presente documento se resumen las operaciones de limpieza llevadas a cabo por el Gobierno de Singapur, incluidas la contención del derrame de hidrocarburos en el momento inmediatamente posterior al siniestro, la realización de operaciones de limpieza especiales en zonas de difícil acceso y la fase final de remoción de los hidrocarburos residuales de las playas.

Al 3 de septiembre de 2024, las operaciones de limpieza habían concluido en su totalidad y con antelación a lo previsto.

Se está realizando un cálculo de los costes generados por las operaciones de limpieza, a efectos de la evaluación de las reclamaciones. Según la información disponible hasta la fecha, no se espera que la suma de las reclamaciones de los distintos organismos públicos del Gobierno de Singapur exceda el límite del Convenio del Fondo de 1992.

Medidas que se han de adoptar:

Comité Ejecutivo del Fondo de 1992

- a) tomar nota de las operaciones de respuesta al derrame de hidrocarburos y las operaciones de limpieza llevadas a cabo por el Gobierno de Singapur en el siniestro del *Marine Honour*; y
- b) apoyar la autorización al Director para que inicie el desembolso de pagos de indemnización.

1 Antecedentes y respuesta inmediata

- 1.1 El 14 de junio de 2024, el *Vox Maxima*, un buque draga con pabellón de los Países Bajos, sufrió una pérdida repentina de su gobierno y mando de máquinas e impactó contra el *Marine Honour*, un buque de suministro de combustible, con pabellón de Singapur, que se encontraba parado en el puerto de Singapur. En el momento del siniestro, el *Marine Honour* se hallaba al costado del buque portacontenedores *Ever Blink*, que a su vez estaba atracado en la terminal de Pasir Panjang. La colisión produjo daños en uno de

los tanques de carga de hidrocarburos del *Marine Honour* y se calcula que unas 400 toneladas métricas de fueloil para usos marinos se derramaron en el mar.

- 1.2 Tras la notificación del siniestro, la Autoridad Marítima y Portuaria de Singapur (MPA) respondió de forma inmediata con el envío de una patrullera para que rociara dispersantes sobre el derrame, de acuerdo con los procedimientos establecidos. La primera patrullera de la MPA llegó al lugar del siniestro once minutos después de recibir la notificación. La MPA también se puso en contacto con su contratista de respuesta a derrames de hidrocarburos, T&T Salvage Asia, para que desplegara 200 metros de barreras flotantes de contención reforzadas alrededor del *Marine Honour* como medida preventiva en caso de que se produjera un nuevo derrame de hidrocarburos del buque dañado.
- 1.3 Una cantidad de los hidrocarburos derramados terminó alcanzando el litoral meridional de Singapur, incluidas Sentosa, la reserva natural de Labrador, las islas de St John, Lazarus y Kusu, Marina South Pier y East Coast Park, así como algunas partes de la costa meridional de Johor (Malasia).

2 Respuesta al derrame de hidrocarburos y operaciones de limpieza sistemáticas

- 2.1 El Gobierno de Singapur, que trabajó en estrecha colaboración con equipos internacionales tales como ITOPE, adoptó un enfoque sistemático de las operaciones de limpieza del derrame de hidrocarburos, las cuales se dividieron en tres fases.
- 2.2 Primera fase
 - 2.2.1 La primera fase de la limpieza se centró en la remoción de las manchas de hidrocarburos y la arena contaminada de la superficie de las playas afectadas, así como en el despliegue de barreras flotantes de contención para evitar una mayor contaminación. Algunas playas concretas de East Coast Park, la reserva natural de Labrador y las islas de St John, Lazarus y Kusu, en Singapur, que se habían visto directamente afectadas por el derrame de hidrocarburos, se cerraron para su limpieza general. Debido a las operaciones de limpieza en el mar, los negocios que ofrecían actividades marinas o que operaban en las playas afectadas cerraron. En la medida de lo posible, el Gobierno de Singapur mantuvo abiertas al público las zonas que no se habían visto afectadas por el derrame de hidrocarburos, para reducir al mínimo la interrupción comercial. De manera similar, también permanecieron abiertos los establecimientos frente a la playa y de servicio de comida y bebida de East Coast Park y la reserva natural de Labrador.
 - 2.2.2 La MPA y sus contratistas trabajaron en distintos frentes, aprovechando los modelos predictivos de las mareas y las condiciones del viento, el uso de drones e imágenes de satélite y los avistamientos desde los buques que se encontraban en el mar y del personal de tierra, a fin de evaluar el posible desplazamiento de los hidrocarburos y confirmar la ubicación de las manchas de hidrocarburos grandes. En la mañana del 15 de junio de 2024 se desplegaron raseras para hidrocarburos como complemento de las barreras flotantes de contención; no se desplegaron de inicio, en las primeras horas posteriores al derrame, pues la escasa visibilidad debida a los chubascos tormentosos en el momento del derrame no permitió al personal de respuesta detectar eficazmente las manchas de hidrocarburos en el mar.
 - 2.2.3 Además de las barreras flotantes de contención extendidas alrededor del *Marine Honour*, Oil Spill Response Limited (OSRL), una cooperativa financiada por la industria petrolera que proporciona servicios de respuesta a derrames de hidrocarburos, hizo uso de los sistemas Current Buster, esto es, dispositivos flotantes de contención y recuperación desplegados desde un buque. El uso de drones ayudó a dirigir los sistemas Current Buster con miras a una recolección de hidrocarburos del mar más selectiva, lo que facilitó las labores de limpieza. Asimismo, el Consejo de Parques Nacionales de Singapur (NParks) desplegó más de 1,5 kilómetros de barreras absorbentes de hidrocarburos, en principio para proteger zonas costeras y marinas sensibles desde el punto de vista de la biodiversidad, como son los casos de Berlayer Creek y Rocky Shore a lo largo de la reserva natural de Labrador. Dichas barreras contuvieron el avance de los hidrocarburos y facilitaron las operaciones de limpieza en las playas y costas afectadas.

2.3 Segunda fase

- 2.3.1 La segunda fase de las operaciones de limpieza se centró en zonas más difíciles de limpiar, tales como terraplenes rocosos, rompeolas y los hidrocarburos atrapados en capas de arena más profundas, lo que obligó a recurrir a servicios de limpieza de contratistas especializados. Los métodos de limpieza empleados en la segunda fase fueron acordados conjuntamente por los consultores del derrame de hidrocarburos y los contratistas de limpieza, y adaptados en función de las características del litoral de cada zona afectada. La limpieza especializada se llevó a cabo de manera conjunta con la continua limpieza general en las playas, pues los residuos de hidrocarburos seguían llegando a la orilla.
- 2.3.2 Durante esta segunda fase se desplegaron otros 1 600 metros de barreras flotantes de contención en Sentosa, la reserva natural de Labrador, East Coast Park y las islas meridionales para impedir que más hidrocarburos alcanzaran la orilla mientras se llevaban a cabo en tierra las operaciones de limpieza de las playas y costas afectadas. Asimismo, se desplegaron siete activos más de recuperación de hidrocarburos para recoger con raseras el resto del vertido de hidrocarburos de la superficie del agua, con objeto de reducir al mínimo el avance de los hidrocarburos.
- 2.3.3 Una vez concluidas las operaciones de limpieza en el lugar del siniestro, el Gobierno de Singapur reabrió las zonas afectadas de manera progresiva. Siloso Beach, en Sentosa, se volvió a abrir a las actividades acuáticas a finales de julio de 2024, un mes y medio antes de lo ; por las mismas fechas reabrieron también algunas zonas de East Coast Park para actividades en tierra. En cuanto a las actividades en el mar, se sometió a prueba la calidad del agua para garantizar su normalidad y estabilidad durante al menos una semana, antes de emitir avisos públicos sobre la reanudación de las actividades acuáticas. Durante este periodo, la Agencia Nacional del Medioambiente de Singapur (NEA) también sometió a prueba diariamente la calidad del aire mediante el uso de detectores móviles en las zonas afectadas, para garantizar la seguridad del público y del personal de limpieza.

2.4 Fase final

- 2.4.1 La fase final consistió en la retirada de los hidrocarburos restantes presentes en tierra, por ejemplo las bolas de alquitrán de las playas, y en la inspección minuciosa de las zonas afectadas por si quedara alguna mancha de hidrocarburos. Cerca de 2 750 voluntarios de organizaciones públicas y de base, incluidos organismos gubernamentales, el Cuerpo Nacional de Juventud, la R.I.S.E. Champions Network, que forma parte del Consejo de Salud Pública, y el Cuerpo de Voluntarios de la NEA fueron movilizados para tamizar y separar las bolas de alquitrán.
- 2.4.2 Al 3 de septiembre de 2024, las operaciones de limpieza en tierra habían concluido en su totalidad y con antelación a lo previsto. Desde entonces, todas las playas afectadas han reabierto al público. En total, la limpieza en tierra involucró a 800 personas y retiró más de 3 750 toneladas de residuos.

3 Efectos del derrame de hidrocarburos

- 3.1 En general, la estrecha coordinación y el trabajo en equipo entre los pertinentes organismos gubernamentales, socios de la industria, contratistas y voluntarios se tradujo en la gestión y mitigación eficaces de los efectos del derrame de hidrocarburos, lo que permitió que las operaciones de limpieza concluyeran antes de lo previsto.
- 3.2 Para comprender mejor la repercusión del derrame de hidrocarburos en las operaciones empresariales, organismos tales como la Sentosa Development Corporation, que administra Sentosa y los negocios de las islas meridionales, y NParks, uno de los organismos que gestiona la línea de playa a lo largo de East Coast Park, se pusieron en contacto de manera proactiva con sus arrendatarios y proporcionaron apoyo a través del marketing y las redes sociales para fomentar el retorno de los visitantes. El Gobierno de Singapur

entiende que los negocios afectados presentarán las pertinentes reclamaciones por las pérdidas económicas derivadas del derrame de hidrocarburos.

- 3.3 Las piscifactorías de Singapur no se vieron afectadas por el derrame de hidrocarburos. Se adoptaron medidas preventivas y se dio aviso a esas granjas piscícolas. Los resultados de las pruebas de seguridad alimentaria llevadas a cabo por la Agencia Alimentaria de Singapur en piscifactorías de la costa oriental del estrecho de Johor, así como en el pescado y el marisco importados, mostraron que tanto el pescado local como el de importación mantenían las condiciones de seguridad para su consumo.
- 3.4 El suministro de agua potable de Singapur no se vio afectado, y las pruebas llevadas a cabo de manera periódica mostraron que las lecturas sobre la calidad del agua potable seguían siendo normales. Las operaciones en las plantas de desalinización y en los depósitos de agua dulce de Singapur no se vieron afectadas por el derrame de hidrocarburos.
- 3.5 Si bien hasta la fecha no se han apreciado efectos de consideración en la biodiversidad y la flora y fauna marinas de Singapur, aún se están llevando a cabo evaluaciones de la incidencia a largo plazo en el medioambiente del derrame de hidrocarburos.

4 Lecciones extraídas para futuros derrames de hidrocarburos

- 4.1 A lo largo de los años, Singapur ha adoptado medidas preventivas para mejorar la seguridad de los buques, en aras de reducir al mínimo el riesgo de que se produzcan accidentes y derrames de hidrocarburos en nuestras aguas. Esto incluye el establecimiento, con carácter obligatorio, de actividades de formación sobre seguridad y ejercicios a bordo de los buques para su tripulación sobre la respuesta a siniestros, así como inspecciones periódicas por el Estado rector del puerto para garantizar el cumplimiento de los convenios sobre seguridad internacional por parte de los buques, y una colaboración estrecha con los socios de la industria petrolera para perfeccionar un plan de contingencia para derrames de hidrocarburos que se pone a prueba cada dos años durante un ejercicio interinstitucional.
- 4.2 Como se ha podido comprobar en el siniestro del *Marine Honour*, es imposible eliminar por completo el riesgo de que se produzcan derrames de hidrocarburos en aguas de Singapur, y el Gobierno de Singapur aprovecha cualquier oportunidad para llevar a cabo una revisión exhaustiva después de cada siniestro, con objeto de verificar y garantizar que sus planes de contingencia y de respuesta a derrames de hidrocarburos permanecen actualizados y sin fisuras.
- 4.3 En su calidad de miembro del Fondo de 1992, Singapur, por conducto de la MPA, envió una notificación y contactó a la Secretaría de los FIDAC a principios de junio de 2024, poco después de que se produjera el siniestro. Desde entonces, la MPA y la Secretaría de los FIDAC han estado en contacto de manera periódica en Londres y Singapur. Esta colaboración ha permitido a ambas partes realizar un análisis eficaz sobre los retos o problemas asociados con el enfoque y la gestión de las reclamaciones de indemnización.
- 4.4 Por otro lado, la Secretaría de los FIDAC fue invitada a participar en el seminario en línea de la Asociación de Transporte Marítimo de Singapur sobre la "Gestión de las consecuencias de los derrames de hidrocarburos", el 23 de julio de 2024.

5 Reclamaciones de indemnización

- 5.1 Las reclamaciones de indemnización por parte del Gobierno de Singapur incluirían las tres fases de las operaciones de limpieza.
- 5.2 Los organismos públicos del Gobierno de Singapur están en proceso de consolidar sus reclamaciones por sus respectivas operaciones de limpieza, reclamaciones que presentarán a su debido momento con miras a su evaluación.

5.3 Según la información disponible hasta ahora, no se espera que la suma de las reclamaciones de los distintos organismos públicos del Gobierno de Singapur exceda el límite del Convenio del Fondo de 1992.

5.4 Aplicabilidad de los Convenios

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

5.4.2 Según la información disponible más reciente, las reclamaciones relacionadas con este siniestro excederán el límite de responsabilidad con arreglo al CRC de 1992. El propietario del *Marine Honour* no es parte en el Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos procedentes de pequeños buques tanque (STOPIA) 2006 (enmendado en 2017). El Fondo de 1992, por tanto, será llamado a pagar indemnización.

5.4.3 Las reclamaciones por daños debidos a la contaminación ocasionada por la descarga de hidrocarburos persistentes de buques tanque en Singapur se rige por la Ley de la marina mercante (Responsabilidad civil e indemnización por contaminación por hidrocarburos) de 1998, que da efecto a los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992.

6 Medidas que se han de adoptar

Comité Ejecutivo del Fondo de 1992

Se invita al Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 a que tenga a bien:

- a) tomar nota de la respuesta al derrame de hidrocarburos y las operaciones de limpieza llevadas a cabo por el Gobierno de Singapur en el siniestro del *Marine Honour*; y
- b) apoyar la autorización al Director para que inicie el desembolso de pagos de indemnización.
