



Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos

Punto X del orden del día	IOPC/NOV24/3/15/1	
Fecha	10 de octubre 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

### MARINE HONOUR

#### Nota de la Secretaría

<b>Objetivo del documento:</b>	Informar al Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 de las novedades surgidas en relación con este siniestro.
<b>Resumen:</b>	<p>Tal como se informó en el documento <a href="#">IOPC/NOV24/3/15</a>, el Fondo de 1992 ha sido notificado de un siniestro que ocurrió el 14 de junio de 2024 en la Terminal de Pasir Panjang en Singapur.</p> <p>Tanto el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992) como el Convenio del Fondo de 1992 son aplicables a este siniestro. Las reclamaciones han superado el límite de responsabilidad del propietario del buque de conformidad con el CRC de 1992, por lo cual se ha pedido al Fondo de 1992 que pague indemnización.</p>
<b>Novedades:</b>	<p>Las autoridades de Singapur han concluido las operaciones de limpieza y de respuesta en las zonas públicas y en el mar.</p> <p>El 23 de septiembre de 2024 el Tribunal Superior de Singapur aceptó la solicitud del propietario y del asegurador del buque para que se limitara su responsabilidad.</p> <p>En septiembre de 2024 el Director, el oficial de Información y un miembro del Departamento de Reclamaciones visitaron Singapur para reunirse con funcionarios de la Autoridad Marítima y Portuaria (MPA) del país y diversas partes interesadas.</p> <p>Al 25 de septiembre de 2024 la oficina de presentación de reclamaciones (OPR) ha recibido 105 reclamaciones. El total reclamado suma SGD 6 043 365,35 y USD 15 605 476,13.</p> <p>El Fondo de 1992 está a la espera de reclamaciones de la MPA y de otras entidades estatales de Singapur por los costes de las operaciones de limpieza y de respuesta que han realizado. Estas reclamaciones representarán buena parte de las pérdidas totales derivadas del siniestro.</p>
<b>Documentos conexos:</b>	En el documento <a href="#">IOPC/NOV24/3/15</a> se suministra información de referencia acerca de este siniestro.
<b>Medidas que se han de adoptar:</b>	<p><u>Comité Ejecutivo del Fondo de 1992</u></p> <p>Decidir si autoriza al Director a hacer pagos en relación con pérdidas derivadas de este siniestro.</p>

## **1 Efectos del siniestro**

### **1.1 Singapur**

Los daños por contaminación derivados del siniestro del *Marine Honour* afectaron a las islas meridionales, la isla de Sentosa, la Reserva Natural de Labrador y el East Coast Park. Dentro de estas zonas, el puerto deportivo de Keppel y el One Degree 15 Marine Club también resultaron afectados debido a la impregnación con hidrocarburos de embarcaciones de recreo de propiedad privada y de malecones. Las empresas de alquiler de yates que funcionan en la zona tuvieron que hacer cancelaciones debido a que los hidrocarburos impregnaron los cascos de sus embarcaciones y a la contaminación del mar en sus zonas de actividad comercial. Las embarcaciones comerciales que se encontraban cerca del lugar del siniestro también fueron afectadas por la contaminación y sufrieron retrasos en sus operaciones. Asimismo debieron interrumpir sus actividades en diversos grados restaurantes, hoteles y centros turísticos activos en las proximidades de las zonas afectadas. La Terminal de Pasir Panjang no se vio afectada significativamente por el siniestro y siguió funcionando con tan solo interrupciones mínimas.

### **1.2 Malasia**

Las comunidades pesqueras de la costa este de Johor no parecen haber sido afectadas por el derrame. No obstante, algunos pescadores han indicado que los hidrocarburos afectaron a su equipo y otros han informado que decidieron dejar de pescar cuando observaron la presencia de hidrocarburos en aguas de sus localidades.

## **2 Operaciones de respuesta**

### **2.1 Singapur**

2.1.1 Después de ocurrido el siniestro, el Fondo de 1992 y los aseguradores del *Marine Honour*, QBE Insurance (Singapore) Pte Ltd, a través de su filial British Marine (QBE), recurrieron a expertos para que examinaran los efectos del derrame y aconsejaran acerca de las operaciones de limpieza. La MPA coordinó la respuesta con la Agencia Ambiental Nacional (NEA), con contratistas privados y con QBE.

2.1.2 Se desplegaron sistemas de arrastre de contención y recuperación dirigidos por drones. Se instalaron barreras flotantes y se aplicaron sorbentes a lo largo de la costa de las zonas afectadas y cuando fue necesario se utilizaron técnicas de limpieza manual y se efectuaron aclarados y lavado a alta presión. Las piscifactorías próximas a las islas meridionales no fueron gravemente afectadas por los hidrocarburos, aunque atendiendo la recomendación del experto, cerca de las piscifactorías se destacó un grupo de respuesta rápida para que interviniera si aparecían hidrocarburos en el lugar. Las operaciones de limpieza de las zonas afectadas terminaron a principios de septiembre de 2024.

2.1.3 En septiembre de 2024, el Director, el oficial de Información y un miembro del Departamento de Reclamaciones visitaron Singapur para reunirse con funcionarios de la MPA y de QBE.

### **2.2 Malasia**

2.2.1 Las operaciones de limpieza realizadas en Malasia incluyeron la instalación de barreras flotantes y la aplicación de sorbentes a lo largo de la costa, la recogida de desechos, la recogida manual de hidrocarburos en bruto, aclarados y el lavado a alta presión. También se desplegó un sistema de arrastre de contención y recuperación en el estrecho de Johor para proteger las piscifactorías y los manglares.

2.2.2 Al 16 de julio de 2024 habían finalizado todas las operaciones de limpieza, que los expertos dieron por concluidas oficialmente al término de sus inspecciones.

### 3 Reclamaciones de indemnización

3.1 El propietario y el asegurador del buque han presentado reclamaciones a la OPR por los costes de la limpieza, los costes de la remoción de la carga y del combustible del *Marine Honour* y la gestión de estas operaciones. QBE también dio inicio a un programa de limpieza de cascos que ofreció a los propietarios de embarcaciones de recreo ancladas en el puerto deportivo de Keppel y en el One Degree 15 Marina Club. Al 25 de septiembre de 2024 QBE solamente ha presentado una reclamación por los honorarios de sus expertos que administraron el programa de limpieza de cascos. Se calcula que los costes operacionales del programa sumarán SGD 400 000.

3.2 En el cuadro a continuación se suministra un desglose de las reclamaciones presentadas por QBE a la OPR al 25 de septiembre de 2024.

Categoría de la reclamación	Suma reclamada (SGD)	Suma reclamada (USD)
Limpieza	2 005 603,56	15 287 006,81
Remoción del combustible	110 748,00	-
Gestión de la respuesta (honorarios de expertos)	1 105 615,38	-
Programa de limpieza de cascos	Por confirmarse	-
Gestión del programa de limpieza de cascos (honorarios de expertos)	168 532,46	-
<b>Total</b>	<b>3 390 499,40</b>	<b>15 287 006,81</b>

3.3 La OPR también ha recibido reclamaciones de compañías de alquiler de yates que sufrieron pérdidas por el cierre de los puertos deportivos, de hoteles que han recibido cancelaciones de reservas de sus habitaciones y de restaurantes situados en la costa afectada debido a niveles reducidos de actividad turística. También se han recibido reclamaciones de propietarios privados de embarcaciones de recreo por cascos impregnados por hidrocarburos y por equipos dañados, en tanto que propietarios de embarcaciones comerciales han presentado reclamaciones por costes de limpieza de cascos y pérdida de alquileres. Se han recibido asimismo reclamaciones por costes de limpieza privados y por análisis de agua en un centro turístico que depende del agua de mar para sus instalaciones. Se esperan más reclamaciones de estas categorías.

3.4 En el cuadro a continuación se suministra un desglose de todas las reclamaciones presentadas a la OPR al 25 de septiembre de 2024.

Categoría de la reclamación	Número	Suma reclamada (SGD)	Suma reclamada (USD)
Limpieza y medidas preventivas	3	4 032 861,98	15 287 006,81
Pérdida de alquileres	3	69 661	113 191,41
Daños a la propiedad	85	930 734,96	205 277,91
Turismo	14	1 010 107,41	-
<b>Total</b>	<b>105</b>	<b>6 043 365,35</b>	<b>15 605 476,13</b>

3.5 El Fondo de 1992 está a la espera de reclamaciones de la MPA y otras entidades estatales de Singapur por operaciones de limpieza realizadas desde el 18 de julio de 2024, cuando las autoridades se hicieron cargo de las operaciones de limpieza hasta entonces realizadas por QBE. Se calcula que estas reclamaciones llegarán a sumar SGD 50 millones y que representarán buena parte de la indemnización total reclamada por este siniestro.

#### **4 Procedimiento de limitación**

El 16 de julio de 2024 el propietario del *Marine Honour* y QBE presentaron una solicitud en el Tribunal Superior de Singapur para limitar la responsabilidad que le cabe al propietario de conformidad con el CRC de 1992. El Fondo de 1992 presentó una solicitud para intervenir en el procedimiento de limitación a fin de poder seguirlo de cerca y presentar argumentos si fuera necesario. El 11 de septiembre de 2024 el Tribunal aceptó la solicitud del Fondo de 1992. El 23 de septiembre de 2024 el Tribunal aceptó la solicitud del propietario y de QBE para limitar su responsabilidad. El fondo de limitación se establecerá el 18 de octubre de 2024.

#### **5 Recursos judiciales**

- 5.1 Ya se ha iniciado el procedimiento entablado por el propietario del *Vox Maxima* para limitar su responsabilidad a DEG 18 373 680 de conformidad con el Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976, modificado por el Protocolo de 1996 (LLMC 76/96).
- 5.2 El Fondo de 1992 y sus abogados tratarán de recuperar del propietario del *Vox Maxima* la indemnización que pague a los reclamantes de este siniestro.

#### **6 Consideraciones del Director**

- 6.1 De acuerdo con cálculos iniciales de los efectos del siniestro, las reclamaciones por daños debidos a contaminación no superarán el límite del Convenio del Fondo de 1992.
- 6.2 El Director agradece a la MPA su eficaz respuesta al siniestro y además haber organizado una reunión en sus oficinas con el Fondo de 1992 para examinar el siniestro de contaminación.
- 6.3 Además le gustaría agradecer a QBE su continua colaboración en la gestión de este asunto.

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

##### Comité Ejecutivo del Fondo de 1992

Se invita al Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 a:

- a) decidir si autoriza al Director a hacer pagos en relación con pérdidas derivadas de este siniestro; y
  - b) impartir al Director las instrucciones con respecto a la gestión de este siniestro que pueda considerar apropiadas.
-