



Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos

Punto 3 del orden del día	IOPC/APR25/3/8	
Fecha	17 de marzo de 2025	
Original	Inglés	
Asamblea del Fondo de 1992	92AES29	
Comité Ejecutivo del Fondo de 1992	92EC84	●
Asamblea del Fondo Complementario	SAES13	

SINIESTROS QUE AFECTAN A LOS FIDAC – FONDO DE 1992

TERRANOVA

Nota de la Secretaría

Objetivo del documento:

Informar al Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 de las novedades en relación con este siniestro.

Resumen:

El 25 de julio de 2024, el petrolero *Terranova*, de pabellón filipino, construido en 2002 y con un arqueo bruto de 498, zozobró y se hundió en aguas de unos 23 metros de profundidad en el sector este de la bahía de Manila (Filipinas) después de enfrentar un temporal generado por el tifón Gaemi. Pese al pronto inicio de las operaciones de búsqueda y salvamento, lamentablemente un miembro de la tripulación perdió la vida. El buque transportaba 1 468 896 litros de fueloil intermedio 230 y llevaba a bordo una carga de unas 27 toneladas métricas de combustible biodiésel para buques.

Las operaciones de extracción del combustible del *Terranova* concluyeron el 12 de septiembre de 2024. Durante las operaciones de respuesta en el mar se vaciaron los tanques de carga del buque y el 97 % de la carga ha sido retirado o recuperado. El 23 de octubre de 2024, el Servicio de Guardacostas de Filipinas (PCG) emitió una orden de remoción de restos de naufragio para el buque.

Una serie de municipios de las provincias de Cavite y Bataan se han visto afectados y las autoridades filipinas han impuesto una veda de pesca en esas provincias. También se observó contaminación en la provincia de Bulacán.

Filipinas es parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992) y en el Convenio del Fondo de 1992. El *Terranova* está asegurado por el Steamship Mutual Underwriting Association Limited (Steamship Mutual), que es parte del International Group of P&I Associations (International Group).

El límite del CRC de 1992 aplicable al *Terranova* es de 4,51 millones de DEG, pero el propietario del buque es parte en el Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos procedentes de pequeños buques tanque (STOPIA) 2006 (enmendado en 2017)^{<1>}. De conformidad con el STOPIA 2006, el propietario del buque deberá reembolsar al Fondo de 1992 la diferencia entre la cuantía de la limitación aplicable al buque tanque en virtud del CRC de 1992 y la indemnización abonada por reclamaciones admisibles hasta la suma de 20 millones de DEG.

A tenor de la información más reciente, se prevé que las reclamaciones relacionadas con este siniestro excedan el límite aplicable con arreglo al CRC de 1992. El Fondo de

	1992, que provee un segundo nivel de indemnización hasta un máximo de 203 millones de DEG, tendrá por tanto que pagar indemnización.
Novedades:	El Fondo de 1992 y Steamship Mutual establecieron conjuntamente oficinas de presentación de reclamaciones en Bataán y Cavite para facilitar la presentación de reclamaciones de indemnización derivadas del siniestro. Al 7 de febrero de 2025 la oficina de Bataán había recogido 2 693 reclamaciones, mientras que la de Cavite había recibido 1 970 reclamaciones.
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>Terranova</i>
Fecha del siniestro	25 de julio de 2024
Lugar del siniestro	Bahía de Manila (Filipinas)
Causa del siniestro	Zozobra y hundimiento
Cantidad de hidrocarburos derramados	Sin determinar
Zona afectada	Bataán, Cavite y Manila (Filipinas)
Estado de abanderamiento del buque	Filipinas
Arqueo bruto	498
Asegurador P&I	The Steamship Mutual Underwriting Association Limited
Límite del CRC	4,51 millones de DEG
STOPIA/TOPIA aplicable	El STOPIA 2006 se aplica hasta 20 millones de DEG
Límite del CRC y del Fondo	203 millones de DEG
Procedimiento judicial	N/A

2 Antecedentes

- 2.1 El 25 de julio de 2024, el petrolero *Terranova* (de pabellón filipino, construido en 2002 y con un arqueo bruto de 498) zozobró y se hundió en aguas de 23 m de profundidad en el sector este de la bahía de Manila (Filipinas) después de enfrentar un temporal generado por el tifón Gaemi. Pese al pronto inicio de las operaciones de búsqueda y salvamento, lamentablemente un miembro de la tripulación perdió la vida.
- 2.2 El buque transportaba 1 468 896 litros de fueloil intermedio 230 y llevaba una carga de aproximadamente 27 toneladas métricas de combustible biodiésel para buques. Con posterioridad al siniestro, las observaciones aéreas de la zona mostraron una mancha brillante en el agua que se extendía por toda la bahía, señal de que los tanques de carga habían sufrido una rotura y los hidrocarburos se estaban escapando de manera intermitente.

3 Efectos del derrame

Diversos municipios de la provincia de Cavite se vieron afectados por el derrame, y se notificó la presencia de una mancha oleosa en aguas próximas a la costa, además de desechos oleosos. Se impuso una veda de pesca del 31 de julio al 28 de agosto de 2024. Los expertos del Fondo de 1992 comunicaron que 31 000 pescadores se habían visto afectados en la zona. En Bataán se impuso una veda de pesca en un radio de cuatro kilómetros del lugar del siniestro, que según se informó afectó a 21 000 pescadores. En la provincia de Bulacán también se observó la presencia esporádica de bolas de alquitrán, manchas brillantes, restos de hidrocarburos en rocas y desechos oleosos, aunque en este caso no se impuso una veda de pesca.

4 Operaciones de respuesta

4.1 Entidades filipinas encargadas de las operaciones de respuesta contra derrames

El Servicio de Guardacostas de Filipinas (PCG) se encarga de prevenir y controlar la contaminación en las aguas territoriales. El Centro de Mando para la Protección del Medio Marino (MEPCOM) es una unidad del PCG y el punto de contacto para las operaciones de respuesta a derrames de hidrocarburos. El Centro Nacional de Operaciones para Combatir la Contaminación por Hidrocarburos (NOCOP), integrado en el MEPCOM, está facultado para solicitar ayuda de otras fuentes estatales, privadas y militares. El PCG también tiene a su cargo las Oficinas de Protección del Medio Marino.

4.2 Plan para contingencias

Filipinas cuenta con un plan para contingencias en tres niveles. En el caso de un derrame de nivel uno, se exige al propietario del buque que se encargue de la limpieza valiéndose de sus propios recursos. El comandante del Servicio de Guardacostas local supervisará la respuesta a un derrame de nivel dos, en estrecha colaboración con el NOCOP. Y en el caso de un derrame de nivel tres, el NOCOP asume el mando y utiliza recursos de diversos organismos y de terceras partes, según se requiera.

4.3 Retirada de la carga y operaciones de limpieza

4.3.1 Los contratistas lograron reducir al mínimo la cantidad de hidrocarburos que escapaban del buque mediante operaciones de taponamiento y de sellado hermético. El 11 de agosto de 2024 los salvadores iniciaron las actividades de perforación en caliente para extraer los hidrocarburos que seguían a bordo del *Terranova*. Las operaciones de extracción de los hidrocarburos concluyeron el 12 de septiembre de 2024 tras la confirmación de que los tanques del buque estaban vacíos, con excepción de la carga imposible de bombear o inaccesible y los residuos y el material adherido a sus superficies. En total, se recuperó el 97 % (cerca de 1,4 millones de litros) de la carga del buque, también como resultado de las actividades de respuesta en el mar.

4.3.2 El 23 de octubre de 2024, el PCG dictó una orden de remoción de restos de naufragio contra el propietario del buque. En ella se indica que aproximadamente el 3 % de la carga de hidrocarburos no pudo ser extraída mediante las operaciones con sifón y sigue suponiendo un riesgo para el medio marino. En la orden también se señala que la ubicación del pecio generará un riesgo para el fondeo de buques y otras operaciones. Steamship Mutual está diseñando con contratistas un plan para retirar los restos del naufragio.

5 Reclamaciones de indemnización

5.1 El Fondo de 1992 y Steamship Mutual han tomado medidas para establecer conjuntamente sendas oficinas de presentación de reclamaciones en las provincias filipinas de Bataán y Cavite, con el fin de facilitar la entrega de reclamaciones de indemnización derivadas del siniestro.

5.2 Teniendo en cuenta las características y la extensión de las zonas afectadas, se consideró necesario abrir centros temporales de recogida de reclamaciones en los barangayes y barrios damnificados, para ayudar a los reclamantes a presentar sus reclamaciones. El proceso de presentación de reclamaciones supone que el personal de las oficinas tenga que viajar a las diferentes zonas afectadas para llevar a cabo breves entrevistas de manera individual con cada uno de los reclamantes, en su mayor parte pescadores, con el fin de ayudarlos a presentar sus respectivas reclamaciones.

5.3 La oficina de presentación de reclamaciones de Bataán abrió sus puertas el 11 de octubre de 2024 y, al 15 de marzo de 2025, había recibido 2 693 reclamaciones. Por su parte, la oficina de Cavite, que está abierta desde el 16 de enero de 2025, al 15 de marzo de 2025 había recibido 6 959 reclamaciones.

- 5.4 En Bulacán, personal de las oficinas se reunió con el Gobierno provincial para analizar el proceso de presentación de reclamaciones para los Gobiernos provincial y municipales.
- 5.5 El Fondo de 1992 y Steamship Mutual han designado conjuntamente expertos en materia de pesca para que trabajen con los expertos en contaminación del Fondo de 1992 a fin de evaluar los efectos del derrame en las pesquerías locales.

6 Visita de la Secretaría de los FIDAC a Filipinas

El Director y dos responsables de Reclamaciones viajaron a Filipinas en enero de 2025, se reunieron con personal de las oficinas de presentación de reclamaciones y visitaron algunas de las zonas afectadas de Rosario, en Cavite, y Limay, en Bataán, donde se celebraron reuniones con las autoridades locales. El Director y los responsables de Reclamaciones también se reunieron con diversos organismos gubernamentales nacionales, por conducto del Departamento de Transporte, para examinar el proceso de presentación de reclamaciones así como las reclamaciones cubiertas por el Fondo de 1992. El Director, por su parte, se reunió además con los secretarios de los Departamentos de Transporte y de Justicia.

7 Pagos provisionales

En su reunión de noviembre de 2024, el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 autorizó al Director a efectuar pagos respecto de las pérdidas derivadas del siniestro del *Terranova* y a firmar un acuerdo de pagos provisionales con Steamship Mutual en relación con el siniestro. Dicho acuerdo fue suscrito el 11 de noviembre de 2024.

8 Consideraciones del Director

- 8.1 Según los cálculos iniciales de los efectos del siniestro, las reclamaciones por daños debidos a contaminación y las medidas preventivas han sobrepasado el límite del CRC de 1992 aplicable al *Terranova*. Sobre la base de las reclamaciones recibidas al 15 de marzo de 2025 y número previsto de reclamaciones relacionadas con la pesca, es probable que este siniestro alcance el límite del STOPIA 2006.
- 8.2 Se han observado los términos del Memorando de entendimiento de 2006 suscrito entre el Fondo de 1992 y el International Group. Steamship Mutual y el Fondo de 1992 compartirán los servicios de expertos.
- 8.3 El Director agradece al Gobierno de Filipinas su asistencia durante las visitas de los miembros de la Secretaría de los FIDAC a Filipinas. El Director también agradece la ayuda de las autoridades locales de las zonas afectadas.
- 8.4 Además, desea agradecer a Steamship Mutual su activa respuesta al siniestro y la colaboración que ha entablado con el Fondo de 1992.
- 8.5 La Secretaría continuará su labor de coordinación con las partes interesadas clave, seguirá de cerca las novedades que surjan y actuará según sea necesario.

9 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 este documento.
