



Fondos internacionales
de indemnización
de daños debidos a
contaminación por
hidrocarburos

Punto 3 del orden del día	IOPC/MAR20/3/6	
Fecha	5 de febrero de 2020	
Original	Inglés	
Asamblea del Fondo de 1992	92AES24	
Comité Ejecutivo del Fondo de 1992	92EC74	●
Asamblea del Fondo Complementario	SAES8	

SINIESTROS QUE AFECTAN A LOS FIDAC – FONDO DE 1992

TRIDENT STAR

Nota de la Secretaría

Objetivo del documento:	Informar al Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 de las últimas novedades respecto de este siniestro.
Resumen:	<p>El 24 de agosto de 2016, el buque tanque <i>Trident Star</i> (arqueo bruto de 3 177) derramó una cantidad no determinada de fueloil para usos marinos en la terminal petrolera ATT Tanjung Bin (ATB), en el puerto de Tanjung Pelepas (PTP), Johor (Malasia), durante unas operaciones de carga. El siniestro parece haberse producido debido al llenado excesivo del tanque de carga número 5 de babor.</p> <p>Los hidrocarburos cubrieron aproximadamente 3,5 kilómetros de una terminal de contenedores adyacente perteneciente al PTP. A raíz del siniestro, varios buques de carga y remolcadores quedaron cubiertos de hidrocarburos. Debido a la contaminación, las actividades normales de algunos atracaderos de la terminal sufrieron interrupciones o se suspendieron durante unas tres semanas.</p> <p>El propietario del buque está asegurado con The Shipowners' Mutual Protection and Indemnity Association (Luxembourg) (Shipowners' Club), que es miembro del International Group of P&I Associations.</p> <p>El propietario es parte en el Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos procedentes de pequeños buques tanque (STOPIA) 2006, según el cual el propietario del buque resarcirá al Fondo de 1992 por la diferencia entre el límite del CRC de 1992 y la cuantía de la indemnización pagada por el Fondo de 1992, hasta un límite de 20 millones de DEG (USD 29,5 millones)^{<1>}. Sin embargo, es improbable que las pérdidas excedan dicha suma.</p> <p>Se iniciaron nueve acciones judiciales en el procedimiento de limitación relativo al <i>Trident Star</i> (véase la sección 5 sobre el Procedimiento de limitación). Dado que será responsable de pagar indemnizaciones en relación con este caso, el Fondo de 1992 está interviniendo en el procedimiento de limitación con el fin de proteger sus derechos.</p>

Novedades:	Cuatro reclamaciones se han liquidado en USD 7,2 millones, cantidad que ha sido abonada por el asegurador del propietario del buque. Siguen pendientes 17 reclamaciones, por un total de USD 8 millones. Puesto que las reclamaciones derivadas de este siniestro exceden el límite del CRC de 1992 aplicable al <i>Trident Star</i> de RM 27,1 millones (USD 6,7 millones), el Fondo de 1992 tiene ahora que pagar indemnizaciones, si bien todos los pagos serán recuperados más tarde del asegurador del propietario del buque con arreglo al STOPIA 2006.
Documentos conexos:	El informe en línea del siniestro del <i>Trident Star</i> puede consultarse en la sección de Siniestros del sitio web de los FIDAC.
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>Trident Star</i>
Fecha del siniestro	24.08.2016
Lugar del siniestro	Malasia
Causa del siniestro	Rebosamiento de hidrocarburos
Cantidad de hidrocarburos derramados	Sin determinar
Estado de abanderamiento del buque	Malasia
Arqueo bruto	3 177
Asegurador P&I	Shipowners' Club
Límite del CRC	4,51 millones de DEG o RM 27,1 millones (USD 6,7 millones)
STOPIA aplicable	Sí. Límite del STOPIA 2006 de 20 millones de DEG o RM 120,3 millones (USD 29,5 millones)
Límite del CRC y del Fondo	203 millones de DEG o RM 1 176 millones (USD 288,6 millones)
Situación de las reclamaciones	Se han liquidado cuatro reclamaciones en USD 7,2 millones. Siguen pendientes 17 reclamaciones por un total de USD 8 millones.
Procedimientos judiciales	En el procedimiento de limitación se iniciaron nueve acciones judiciales. Uno de los reclamantes retiró su acción tras haber alcanzado un acuerdo extrajudicial. El Fondo de 1992 está interviniendo en el procedimiento de limitación con el fin de proteger sus derechos.

2 Antecedentes

- 2.1 El 24 de agosto de 2016, el buque tanque *Trident Star* (arqueo bruto de 3 177) derramó una cantidad no determinada de fueloil para usos marinos en la terminal petrolera ATT Tanjung Bin (ATB), en el puerto de Tanjung Pelepas (PTP), durante unas operaciones de carga. El PTP está situado en el estuario del río Pulai, en Johor (Malasia).
- 2.2 El siniestro parece haberse producido debido al llenado excesivo del tanque de carga número 5 de babor.
- 2.3 Al parecer, los hidrocarburos flotaron a la deriva a través de la desembocadura del río Pulai hasta la terminal de contenedores del PTP. Los hidrocarburos cubrieron aproximadamente 3,5 kilómetros del muelle de la terminal. A raíz del siniestro, varios buques de carga y remolcadores quedaron cubiertos de hidrocarburos. Las actividades normales de algunos atracaderos de la terminal sufrieron interrupciones o se suspendieron durante unas tres semanas.

- 2.4 En el informe en línea del siniestro del *Trident Star* se facilita información más detallada sobre los antecedentes.

3 Aplicabilidad de los Convenios

- 3.1 Malasia es Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992) y en el Convenio del Fondo de 1992.

Detalles del seguro y el STOPIA 2006

- 3.2 El buque está asegurado con The Shipowners' Mutual Protection and Indemnity Association (Luxembourg) (Shipowners' Club), que es miembro del International Group of P&I Associations. La cuantía de limitación aplicable al *Trident Star* de conformidad con el CRC de 1992 es de 4,51 millones de DEG (USD 6,7 millones). Sin embargo, su propietario es parte en el Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos procedentes de pequeños buques tanque (STOPIA) 2006, según el cual el propietario del buque resarcirá al Fondo de 1992, con carácter voluntario, por la diferencia entre la cuantía de limitación aplicable al *Trident Star* en virtud del CRC de 1992 y la cuantía de la indemnización pagada por el Fondo de 1992, hasta un límite de 20 millones de DEG (USD 29,5 millones).
- 3.3 Es improbable que las pérdidas totales respecto de este caso excedan los 20 millones de DEG (USD 29,5 millones).

4 Reclamaciones de indemnización

- 4.1 Las reclamaciones por daños ocasionados por contaminación exceden el límite del CRC de 1992 aplicable al *Trident Star*. Por consiguiente, el Fondo de 1992 tiene que pagar indemnizaciones respecto de este siniestro.
- 4.2 El acuerdo sobre pagos provisionales entre el Shipowners' Club y el Fondo de 1992, aplicable al siniestro del *Trident Star*, se firmó a finales de septiembre de 2017.
- 4.3 Situación de las reclamaciones

En el cuadro siguiente se facilita un resumen de las reclamaciones liquidadas y de las reclamaciones pendientes hasta el momento:

Reclamante	Cuantía reclamada pendiente (USD)	Cuantía liquidada (RM)	Cuantía liquidada (USD)
Contratista de limpieza (dos reclamaciones por la primera y segunda fases de limpieza)			2 699 171
Operador de la terminal de contenedores		18 300 000	
Compañías navieras (17)	8 050 326		50 000
TOTAL	8 050 326	18 300 000 (USD 4,5 millones)	2 749 171

4.4 Contratista de limpieza

Dos reclamaciones de un contratista de limpieza por los gastos ocasionados por las operaciones de limpieza que se llevaron a cabo en la terminal de contenedores, incluida la limpieza de los cascos de algunos buques que se hallaban en la terminal, se han liquidado en USD 2 699 171 y esta cantidad ha sido abonada por el Shipowners' Club.

4.5 Operador de la terminal de contenedores del PTP

Una reclamación del operador de la terminal de contenedores del PTP por pérdidas sufridas como resultado del cierre temporal de la terminal se ha liquidado en RM 18 300 000 (USD 4,5 millones) y esta cantidad ha sido abonada por el Shipowners' Club.

4.6 Reclamaciones de compañías navieras

- 4.6.1 Una reclamación por los gastos de la limpieza del casco de un buque tanque afectado por la contaminación, por un total de USD 166 348, se ha evaluado en USD 50 000. Puesto que ya se ha alcanzado el límite de responsabilidad aplicable al *Trident Star* con arreglo al CRC de 1992, el Fondo de 1992 abonará esta cantidad al reclamante. Dado que el STOPIA 2006 es de aplicación a este caso, el propietario del buque reembolsará esta cuantía al Fondo de 1992 en las dos semanas posteriores al pago.
- 4.6.2 Las reclamaciones de 17 compañías navieras por los costes de la limpieza de cascos y las consiguientes pérdidas económicas, por un total de USD 8 050 326, siguen pendientes. Los expertos contratados por el Club y el Fondo están examinando la documentación que se proporcionó para respaldar esas reclamaciones.

5 Procedimiento de limitación

- 5.1 El propietario del buque solicitó al Tribunal Superior de Malaya, en Kuala Lumpur (Malasia), el inicio del procedimiento de limitación. La orden correspondiente se concedió en febrero de 2017 y el fondo de limitación se constituyó en marzo de 2017.
- 5.2 En el procedimiento de limitación se iniciaron nueve acciones. Una de ellas ha sido retirada después de un acuerdo extrajudicial alcanzado con uno de los reclamantes. Se espera que otra acción sea retirada pronto, tras el consiguiente acuerdo extrajudicial.
- 5.3 En la actualidad, el Shipowners' Club y el Fondo de 1992 están examinando la documentación proporcionada por el resto de reclamantes con el fin de determinar la cuantía admisible de sus reclamaciones.
- 5.4 Dado que tendrá que pagar indemnizaciones en relación con este caso, el Fondo de 1992 está interviniendo en el procedimiento de limitación con el fin de proteger sus derechos.

6 Consideraciones del Director

- 6.1 El Director agradece al asegurador del propietario del buque, el Shipowners' Club, su buena colaboración en este caso, en particular con respecto a los pagos provisionales.
- 6.2 El Fondo abonará cualquier reclamación aprobada que exceda el límite del propietario del buque. Dado que el STOPIA 2006 es de aplicación a este caso, el asegurador reembolsará cualquier pago de indemnización efectuado por el Fondo. No se espera que las reclamaciones derivadas de este siniestro excedan el límite del STOPIA 2006.
- 6.3 El Fondo de 1992 informará de las novedades al Comité Ejecutivo en la próxima sesión.

7 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 el presente documento.
