



Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos

Punto 3 del orden del día	IOPC/NOV20/3/9	
Fecha	14 de agosto de 2020	
Original	Inglés	
Asamblea del Fondo de 1992	92A25	
Comité Ejecutivo del Fondo de 1992	92EC74	●
Asamblea del Fondo Complementario	SA17	

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

### TRIDENT STAR

#### Nota de la Secretaría

<b>Objetivo del documento:</b>	Informar al Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 de las últimas novedades respecto de este siniestro.
<b>Resumen:</b>	<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&amp;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, en virtud del cual el propietario del buque resarcirá al Fondo de 1992 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 27,5 millones)<sup>&lt;1&gt;</sup>. Sin embargo, es improbable que las pérdidas excedan dicha suma.</p> <p>En el procedimiento de limitación correspondiente a este siniestro, 19 reclamantes iniciaron nueve acciones (véase la sección 5 sobre el Procedimiento de limitación). Dado que deberá 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>

<sup><1></sup> En general, los tipos de cambio utilizados en este documento son los que regían el 30 de junio de 2020: USD 1 = RM 4,2850 y USD 1 = 0,7261 DEG.

<b>Novedades:</b>	<p>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 6,3 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. Se han liquidado reclamaciones por un monto de USD 7,5 millones, de los cuales el Fondo ha pagado USD 561 695.</p> <p>El Shipowners' Club y el Fondo de 1992 están evaluando unas reclamaciones pendientes de resolución presentadas por un grupo de compañías navieras (véase el párrafo 4.5.5) por la suma de USD 6,6 millones.</p>
<b>Documentos conexos:</b>	El informe en línea del siniestro del <i>Trident Star</i> puede consultarse en la sección de Siniestros del sitio web de los FIDAC.
<b>Medidas que se han de adoptar:</b>	<p><u>Comité Ejecutivo del Fondo de 1992</u></p> <p>Tomar nota de la información.</p>

## 1 Resumen del siniestro

Buque	<i>Trident Star</i>
Fecha del siniestro	24.08.2016
Lugar del siniestro	Malasia
Causa del siniestro	Rebose
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 6,3 millones)
STOPIA aplicable	Sí. Límite del STOPIA 2006 de 20 millones de DEG (USD 27,5 millones)
Límite del CRC y del Fondo	203 millones de DEG o RM 1 176 millones (USD 274,5 millones)
Reclamaciones de indemnización	Se han liquidado reclamaciones por la suma de USD 7,5 millones. Siguen pendientes las reclamaciones presentadas por un grupo de compañías navieras, por un total de USD 6,6 millones.
Procedimientos judiciales	En el procedimiento de limitación se iniciaron nueve acciones. Las únicas ahora pendientes son las presentadas por un grupo de cinco compañías navieras. Todas las demás se han resuelto mediante 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 y 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 6,3 millones). Sin embargo, su propietario es Parte en el Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos procedentes de pequeños buques tanque (STOPIA) 2006, en virtud del cual el propietario del buque resarcirá al Fondo de 1992, con carácter voluntario, 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 27,5 millones).
- 3.3 Es improbable que las pérdidas totales respecto de este caso excedan los 20 millones de DEG (USD 27,5 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*, de USD 6,3 millones. Por consiguiente, el Fondo de 1992 tiene que pagar indemnizaciones respecto de este siniestro.
- 4.2 Situación de las reclamaciones

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

<b>Reclamante</b>	<b>Reclamaciones pendientes (USD)</b>	<b>Liquidadas (RM)</b>	<b>Liquidadas (USD)</b>
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 (18)	6 645 293,14		561 695
<b>TOTAL</b>	<b>6 645 293,14</b>	<b>18 300 000</b> <b>(USD 4,3 millones)</b>	<b>3 260 866</b>

#### 4.3 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 por la suma de USD 2 699 171, cantidad que ha sido abonada por el Shipowners' Club.

#### 4.4 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 por la suma de RM 18 300 000 (USD 4,3 millones), cantidad que ha sido abonada por el Shipowners' Club.

#### 4.5 Reclamaciones de compañías navieras

4.5.1 Puesto que ya se ha alcanzado el límite de responsabilidad aplicable al *Trident Star* con arreglo al CRC de 1992, cifrado en USD 6,3 millones, el Fondo de 1992 ha comenzado a hacer pagos a los reclamantes. Dado que el STOPIA 2006 es de aplicación a este caso, el asegurador del propietario del buque ha estado reembolsando estas cuantías al Fondo de 1992, tal como se indica en los párrafos a continuación.

4.5.2 Dieciocho compañías navieras han presentado reclamaciones por los costes de la limpieza de cascos y las consiguientes pérdidas económicas por un total de USD 8 millones. Estos reclamantes se han sumado al procedimiento de limitación.

4.5.3 Se han liquidado por la suma de USD 87 366 dos reclamaciones por los costes de la limpieza de los cascos de dos buques tanque afectados por la contaminación, presentadas originalmente por la suma de USD 265 448. Esta suma fue reembolsada al Fondo de 1992 por el asegurador del propietario del buque. Como resultado de estos acuerdos, los reclamantes se han retirado del procedimiento de limitación.

4.5.4 El Fondo de 1992 y el asegurador del propietario del buque han evaluado las reclamaciones de 11 reclamantes de un grupo de compañías navieras relativas a cinco buques portacontenedores por los costes de la limpieza y las consiguientes pérdidas económicas, que suman USD 815 604. El total evaluado, que ascendió a USD 474 329, ya ha sido pagado por el Fondo. Este pago será reembolsado por el asegurador del propietario del buque de conformidad con el STOPIA 2006. Como resultado de estos acuerdos de pago, estos reclamantes se han retirado del procedimiento de limitación.

4.5.5 El Shipowners' Club y el Fondo de 1992 están evaluando las reclamaciones pendientes de resolución de cinco reclamantes de un grupo de compañías navieras, que suman USD 6,6 millones. Se refieren a 42 buques que son propiedad o estaban fletados por los reclamantes y corresponden a los siguientes conceptos:

- costes y pérdidas ocasionados por la impregnación con hidrocarburos de 22 buques; y
- costes y pérdidas ocasionados por el desvío de 20 buques hacia una terminal de Singapur para evitar que se impregnaran con hidrocarburos en la terminal de contenedores del PTP.

## **5 Procedimiento de limitación**

- 5.1 El propietario del buque solicitó al Alto Tribunal de Malaya, en Kuala Lumpur (Malasia), que decretara 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 Diecinueve reclamantes (el operador de la terminal de contenedores y las 18 compañías navieras) iniciaron nueve acciones en el procedimiento de limitación. Después de los acuerdos extrajudiciales alcanzados con los reclamantes, solo quedan pendientes las acciones planteadas por los cinco reclamantes de un grupo de compañías navieras. El Shipowners' Club y el Fondo de 1992 están examinando la documentación presentada por estos reclamantes con el fin de determinar la cuantía admisible de sus reclamaciones (véase el párrafo 4.5.5).
- 5.3 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 Las reclamaciones derivadas de este siniestro exceden el límite del CRC de 1992 aplicable al *Trident Star*, aunque es improbable que superen los 20 millones de DEG (USD 27,5 millones). Por tanto, el Fondo de 1992 ha estado pagando indemnización a los reclamantes desde que se alcanzó dicho límite, si bien todos los pagos están siendo reembolsados por el asegurador del propietario del buque, el Shipowners' Club, en virtud de lo que dispone el STOPIA 2006.
- 6.2 El Director desea agradecer al Shipowners' Club la excelente colaboración que ha prestado en este caso, tanto por lo que respecta a la tramitación de reclamaciones como al oportuno reembolso de pagos en virtud del STOPIA 2006.
- 6.3 El Fondo de 1992 informará de las novedades futuras 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.

---