



Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos

Punto 3 del orden del día	IOPC/APR4/3/5	
Fecha	3 de abril de 2024	
Original	Inglés	
Asamblea del Fondo de 1992	92AES28	
Comité Ejecutivo del Fondo de 1992	92EC82	●
Asamblea del Fondo Complementario	SAES12	

SINIESTROS QUE AFECTAN A LOS FIDAC – FONDO DE 1992

PRINCESS EMPRESS

Nota de la Secretaría

Objetivo del documento: Informar al Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 de las últimas novedades respecto de este siniestro.

Resumen: El 28 de febrero de 2023, el *Princess Empress* (arqueo bruto de 508), de pabellón filipino, se hundió con mar gruesa frente a la costa de Nauján, en Mindoro Oriental (Filipinas), cuando transportaba una carga de 800 000 litros de fueloil. Posteriormente se avistó un derrame de hidrocarburos en el lugar del naufragio, que se extendió a otras zonas y ocasionó daños por contaminación.

El buque está asegurado con el Shipowners' Mutual Protection and Indemnity Association (Luxemburgo) (Shipowners' P&I Club), que forma parte del International Group of P&I Associations (International Group). La cuantía de limitación aplicable al *Princess Empress* de conformidad con el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992) es de 4,51 millones de DEG, pero su propietario es parte en el Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos procedentes de pequeños buques tanque (STOPIA) 2006 (enmendado en 2017)^{<1>}, con arreglo al cual el Fondo de 1992 tiene derechos de resarcimiento jurídicamente exigibles frente al propietario del buque por la diferencia entre la cuantía de limitación aplicable al buque tanque de conformidad con el CRC de 1992 y la cuantía total de las reclamaciones admisibles, hasta 20 millones de DEG.

El Fondo de 1992 y el Shipowners' P&I Club han abierto una oficina central de presentación de reclamaciones en Calapán (Mindoro Oriental) y han establecido, con carácter temporal, una serie de centros de recogida de reclamaciones en distintas zonas, algunas de las cuales no son de fácil acceso.

Las reclamaciones relacionadas con este siniestro han excedido el límite de responsabilidad del propietario del buque en virtud del CRC de 1992. Si bien el Fondo de 1992 empezó a pagar indemnizaciones una vez que se alcanzó ese límite, el asegurador del propietario del buque ha reembolsado al Fondo de 1992 las cuantías abonadas en concepto de indemnización, hasta el límite del STOPIA 2006 de 20 millones de DEG. Este límite, no obstante, también ha sido alcanzado.

<1>

En lo sucesivo, toda referencia al "STOPIA 2006" se entenderá como "STOPIA 2006 (enmendado en 2017)".

Novedades:	Al 3 de abril de 2024, la oficina de presentación de reclamaciones ha registrado un total de 38 675 reclamaciones, principalmente en el sector de la pesca. Mientras se finaliza la evaluación de las pérdidas sufridas en dicho sector, se han efectuado pagos provisionales, sobre la base de una evaluación preliminar, a 8 825 pescadores por un total de PHP 117,7 millones (véase el punto 8 para conocer más detalles sobre la situación de las distintas categorías de reclamaciones).
Documentos conexos:	El informe en línea del siniestro del <i>Princess Empress</i> está disponible 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>Princess Empress</i>
Fecha del siniestro	28.02.2023
Lugar del siniestro	Mindoro Oriental (Filipinas)
Causa del siniestro	Avería del motor
Cantidad de hidrocarburos derramados	Se desconoce
Zona afectada	Mindoro Oriental y Bisayas Occidentales
Estado de abanderamiento del buque	Filipinas
Arqueo bruto	508
Asegurador P&I	Shipowners' P&I Club
Límite del CRC	4,51 millones de DEG o PHP 334,6 millones ^{<2>} (£5 millones) ^{<3>}
STOPIA/TOPIA aplicable	Se aplica el STOPIA 2006 hasta los 20 millones de DEG o PHP 1 483,9 millones (£21 millones)
Límite del CRC y del Fondo	203 millones de DEG o PHP 15 062,1 millones (£213 millones)

2 Siniestro

El 28 de febrero de 2023, durante una travesía de Limay (Bataán) a Iloílo, el *Princess Empress* (arqueo bruto de 508), de pabellón filipino, se hundió con mar gruesa frente a la costa de Nauján, en Mindoro Oriental (Filipinas), cuando transportaba una carga de 800 000 litros de fueloil. Posteriormente se avistó un derrame de hidrocarburos en el lugar del naufragio, que se extendió a otras zonas y ocasionó daños por contaminación.

3 Repercusión del derrame

- 3.1 Los daños por contaminación resultantes del siniestro del *Princess Empress* afectaron a las costas de Mindoro Oriental en distinto grado. Los hidrocarburos también se desplazaron hacia el archipiélago de Caluya, que está situado al sur de la isla de Mindoro, y afectaron a las islas de Semirara y Liwagao.
- 3.2 Una gran parte de la población de la zona afectada depende de actividades relacionadas con la pesca a pequeña escala, incluida la pesca de subsistencia.

<2> Sobre la base del tipo de cambio aplicable cuando el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 autorizó el pago, el 25 de mayo de 2023, es decir: 1 DEG = PHP 74,197700.

<3> El tipo de cambio utilizado en el presente documento, al 31 de diciembre de 2023, es de £1 = PHP 70,5918.

- 3.3 Varias de las zonas afectadas por la contaminación tienen negocios que dependen del turismo.
- 3.4 Una serie de zonas de manglares se han visto afectadas por la contaminación, en especial en la isla de Semirara.

4 Operaciones de respuesta

- 4.1 El Servicio de Guardacostas de Filipinas coordinó la lucha contra el derrame con el Departamento de Medio Ambiente y Recursos Naturales (DENR, por sus siglas en inglés), dependencias gubernamentales locales y contratistas empleados por el propietario del buque.
- 4.2 Las operaciones de limpieza en la costa se han apoyado en trabajadores de la zona afectada, como parte de un programa de "efectivo por trabajo".
- 4.3 Las operaciones de lucha contra el derrame y de limpieza han concluido oficialmente. En el sitio web www.princessempresinformationcentre.com, creado específicamente por el asegurador del buque, el Shipowners' Mutual Protection and Indemnity Association (Luxemburgo) (Shipowners' P&I Club), se proporciona información detallada sobre los efectos del siniestro y las operaciones de limpieza.
- 4.4 Todas las prohibiciones que se habían impuesto a la pesca y al baño en las zonas afectadas por la contaminación han sido levantadas.
- 4.5 El propietario del buque contrató a un salvador para que extrajera los hidrocarburos del pecio. Las operaciones de extracción de los hidrocarburos finalizaron en junio de 2023 y en ellas se recuperaron alrededor de 88 000 litros de hidrocarburos y mezcla de aguas oleosas.

5 Reuniones con el Shipowners' P&I Club

- 5.1 El Shipowners' P&I Club y la Secretaría de los FIDAC han mantenido reuniones virtuales periódicas para analizar el tratamiento de las reclamaciones y otros asuntos relacionados con el siniestro.
- 5.2 Además, en las oficinas del Shipowners' P&I Club en Singapur se han celebrado varias reuniones de forma presencial.

6 Visitas del personal de la Secretaría de los FIDAC a Filipinas

- 6.1 El Director, la Directora adjunta/jefa del Departamento de Reclamaciones y una responsable de Reclamaciones visitaron Filipinas durante 2023, donde se reunieron con el personal de la oficina de presentación de reclamaciones, recorrieron parte de la zona afectada y visitaron los centros de recogida de reclamaciones en Mindoro Oriental. Además, se celebraron reuniones con el Servicio de Guardacostas de Filipinas y autoridades locales.
- 6.2 La última visita a Filipinas, realizada por la Directora adjunta/jefa del Departamento de Reclamaciones y una responsable de Reclamaciones, tuvo lugar en noviembre de 2023 con motivo de un taller sobre reclamaciones organizado por el Servicio de Guardacostas de Filipinas, ITOPIF y los FIDAC en Manila que tuvo por objeto proporcionarles a las agencias del Gobierno de Filipinas implicadas en las operaciones de respuesta contra el derrame una comprensión de los criterios de admisibilidad de las reclamaciones del Fondo de 1992, así como facilitar la presentación de reclamaciones.

7 Investigaciones sobre la causa del siniestro

Según una información preliminar, el *Princess Empress* fue remodelado en 2022. Existen informes de al menos cinco investigaciones distintas sobre la causa del siniestro que están siendo realizadas por el Servicio de Guardacostas de Filipinas, la Autoridad Marítima de Filipinas, el Departamento de Medio

Ambiente y Recursos Naturales, el Departamento de Justicia, por conducto de la Oficina Nacional de Investigación, y la Cámara de Representantes. Estas investigaciones parecen tener por objeto principal la determinación de la causa y el alcance del derrame, así como la atribución de la culpa del siniestro, incluida la posible responsabilidad penal.

8 Reclamaciones de indemnización

8.1 Oficina de presentación de reclamaciones

8.1.1 El Fondo de 1992 y el Shipowners' P&I Club abrieron una oficina de presentación de reclamaciones para facilitar la entrega de reclamaciones de indemnización derivadas del siniestro. Esta primera oficina central abrió sus puertas el 31 de marzo de 2023 y está ubicada en Calapán (Mindoro Oriental).

8.1.2 Dadas las características y la extensión de la zona afectada, para que los reclamantes tuvieran la oportunidad de presentar sus escritos se consideró necesario abrir oficinas temporales de presentación de reclamaciones (centros de recogida de reclamaciones) en distintas zonas, algunas de las cuales no son de fácil acceso.

8.1.3 En el proceso de presentación de reclamaciones está implicado personal de la oficina de presentación de reclamaciones que se desplaza a las diferentes zonas afectadas para llevar a cabo una breve entrevista individual con cada uno de los reclamantes, en su mayoría pescadores, con el fin de ayudarlos a presentar sus reclamaciones. La operación de presentación de reclamaciones principal para los reclamantes a título personal ha concluido, pero la oficina de presentación de reclamaciones de Calapán permanece abierta para la presentación de nuevos escritos.

8.1.4 Se ha trabajado para indemnizar a los reclamantes del sector de la pesca. Al igual que sucedió con la presentación de reclamaciones, existe un proceso para llegar a los reclamantes legítimos con objeto de indemnizarlos.

8.2 Estado de las reclamaciones

8.2.1 Al 4 de abril de 2024, la oficina de presentación de reclamaciones ha registrado un total de 38 675 reclamaciones, principalmente en el sector de la pesca.

8.2.2 El siguiente cuadro proporciona un desglose de las reclamaciones recibidas al 4 de abril de 2024, organizadas por categoría y por moneda:

Tipo de reclamación	Reclamaciones (PHP)		Reclamaciones (USD)		Reclamaciones (EUR)		Reclamaciones (£)	
	N.º	Cuantía (PHP)	N.º	Cuantía (USD)	N.º	Cuantía (EUR)	N.º	Cuantía (£)
Limpieza y medidas preventivas	6	15 678 827	37	26 494 071	9	2 710 587	1	64 510
Pesquerías	36 062	1 367 062 700						
Daños materiales	3	308 900						
Turismo	2 557	90 662 265						
Total	38 628	1 473 712 692 (£21 millones)	37	26 494 071	9	2 710 587	1	64 510

El siguiente cuadro proporciona un desglose de los pagos efectuados al 4 de abril de 2024, organizados por categoría y por moneda:

Tipo de reclamación	Pagado (PHP)		Pagado (USD)		Pagado (EUR)		Pagado (£)	
	N.º	Cuantía (PHP)	N.º	Cuantía (USD)	N.º	Cuantía (EUR)	N.º	Cuantía (£)
Limpieza y medidas preventivas	1	526 462	37	26 095 397	9	2 710 587	1	64 510
Pesquerías	8 825	116 969 529						
Daños materiales	0	0						
Turismo	3	171 820						
Total	8 829	117 667 811	37	26 095 397	9	2 710 587	1	64 510

8.3 Medidas de limpieza y preventivas

- 8.3.1 El Fondo de 1992 ha examinado las reclamaciones presentadas por el propietario del buque por los gastos contraídos en relación con los distintos contratistas empleados en las operaciones de respuesta en mar y en tierra, incluida la inspección de los restos del naufragio y la operación de extracción de los hidrocarburos restantes del pecio.
- 8.3.2 Tras una evaluación de las reclamaciones, el importe total abonado, incluidas las cuantías pagadas por el asegurador del propietario del buque, es de PHP 117,7 millones, EUR 2,7 millones y £64 510.
- 8.3.3 El pago por las medidas de limpieza y prevención incluye el coste de las operaciones para extraer los hidrocarburos del pecio, por un total de USD 11,7 millones. La reclamación correspondiente fue evaluada y liquidada por el importe reclamado.

8.4 Pesquerías

- 8.4.1 Hasta la fecha, la oficina de presentación de reclamaciones ha recibido 36 062 reclamaciones del sector de la pesca, con una cuantía total reclamada de PHP 1 367 millones (£19 millones). La mayoría de esas reclamaciones cuentan con poca documentación de apoyo.
- 8.4.2 El Shipowners' P&I Club y el Fondo de 1992, por medio de sus expertos internacionales, han contratado a un equipo de expertos en pesquerías de la universidad local para llevar a cabo un estudio de los efectos del derrame en el sector pesquero de las zonas afectadas, con el fin de evaluar las reclamaciones.
- 8.4.3 Si bien el estudio y la posterior evaluación están siendo ultimados, se llevó a cabo una evaluación provisional para poder efectuar pagos provisionales a reclamantes del sector de la pesca. Sobre la base de la evaluación provisional, se ha pagado un total de PHP 117 millones a 8 825 pescadores.
- 8.4.4 Además del gran volumen de reclamaciones en el sector de la pesca, el proceso se ha visto dificultado por el hecho de que la mayoría de reclamantes en ese sector no tienen cuentas bancarias. Esta circunstancia ha obligado a la Secretaría a buscar medios de pago alternativos, y más adelante se sirvió de una renombrada empresa internacional de envío de dinero para que los reclamantes pudieran recibir la indemnización que se les debía.
- 8.4.5 Una vez finalizados el estudio y la posterior evaluación, será posible determinar la cantidad total de pérdidas sufridas en el sector de la pesca para proseguir con el proceso de pagos en dicho sector.

8.5 Turismo

Hasta la fecha, la oficina de presentación de reclamaciones ha recibido 2 557 reclamaciones del sector del turismo, por un total de PHP 90,7 millones (£1,3 millones), pero la mayoría de estas reclamaciones carecían de una mínima documentación de apoyo que permitiera que fueran evaluadas, por lo que fue necesario que el experto contratado por el Fondo de 1992 y el Shipowners' P&I Club visitara la zona afectada en varias ocasiones para encontrar formas de evaluar las reclamaciones. Hasta el momento, se han pagado tres reclamaciones por un total de PHP 171 820 y se han rechazado nueve debido a que los demandantes no han demostrado haber sufrido pérdidas como consecuencia de la contaminación o debido a una falta de relación de causalidad lo suficientemente cercana.

9 Consideraciones del Director

- 9.1 El Director está agradecido por la ayuda proporcionada por el Gobierno de Filipinas, y en especial al Servicio de Guardacostas filipino por la asistencia brindada durante la visita de miembros de la Secretaría de los FIDAC al país. El Director también quiere dar las gracias a las autoridades locales de las zonas afectadas, por su ayuda, en especial, por lo que respecta a la apertura con carácter temporal de oficinas locales de presentación de reclamaciones y a la facilitación del proceso de pagos en el sector de la pesca.
- 9.2 El Director se muestra igualmente agradecido por la excelente colaboración con el Shipowners' P&I Club y el enfoque proactivo del siniestro mostrado por el club. Este siniestro demuestra lo bien que puede funcionar el régimen internacional cuando existe una buena cooperación entre el asegurador del propietario del buque y los FIDAC, algo que facilita la contratación conjunta de los expertos adecuados, la evaluación de las reclamaciones y el proceso de indemnización en general.

10 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.
