



Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos

Punto 3 del orden del día	IOPC/NOV24/3/5	
Fecha	19 de agosto 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 — FONDO DE 1992

HAEKUP PACIFIC

Nota de la Secretaría

Objetivo del documento:	Informar al Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 de las novedades respecto de este siniestro.
Resumen:	<p>En abril de 2013 se informó a la Secretaría de un siniestro acaecido en abril de 2010 en la República de Corea. El <i>Haekup Pacific</i>, un carguero de asfalto con un arqueo bruto de 1 087, se vio envuelto en un abordaje con el buque <i>Zheng Hang</i>.</p> <p>Como resultado de dicho abordaje, ocurrido el 20 de abril de 2010, el <i>Haekup Pacific</i> sufrió grandes daños en la aleta de babor a popel y al día siguiente se hundió en aguas de unos 90 metros de profundidad frente a la ciudad de Yeosu (República de Corea). Transportaba 1 135 toneladas métricas de asfalto y llevaba como combustible 23,37 toneladas métricas de fueloil intermedio y 13 toneladas métricas de dieseloil para motores marinos.</p> <p>El <i>Haekup Pacific</i> había sido inscrito como "buque pertinente" de conformidad con la definición que figura en el Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos procedentes de pequeños buques tanque (STOPIA) 2006. Por consiguiente, dicho acuerdo se aplica al siniestro, lo que incrementará el límite de responsabilidad del propietario del buque hasta 20 millones de DEG (USD 26,3 millones)^{<1>}.</p> <p>Poco después del hundimiento se produjo un derrame menor, de unos 200 litros de hidrocarburos, que ocasionó una pequeña contaminación. El asegurador del <i>Haekup Pacific</i> (UK P&I Club) pagó alrededor de USD 136 000 por los costes de las operaciones de limpieza y medidas preventivas.</p> <p>A principios de mayo de 2010, la ciudad de Yeosu y la Policía Marítima ordenaron al propietario del buque la remoción de los restos del naufragio (con la carga de asfalto) y de los combustibles que quedaban a bordo.</p> <p>En abril de 2013, el propietario del buque/asegurador entabló un procedimiento judicial contra el Fondo de 1992 en el Tribunal del Distrito Central de Seúl antes de que se cumplieran tres años desde la fecha en que se produjo el daño, con el fin de proteger sus derechos respecto de cualquier responsabilidad futura por los costes de las operaciones de remoción.</p>

<1>

El tipo de cambio utilizado en este documento, aplicable al 30 de junio de 2024, es de 1 DEG = USD 1,315340.

Posteriormente, el UK P&I Club y el Fondo de 1992 establecieron los términos de un acuerdo sobre los hechos, en virtud del cual, dado que el propietario del buque/asegurador no había desembolsado los costes de la posible reclamación por las operaciones de remoción puesto que estas no se habían efectuado aún, el daño con respecto a dicha reclamación todavía no se había producido a los efectos de lo dispuesto en el artículo 6 del Convenio del Fondo de 1992. En junio de 2013 se retiró el procedimiento judicial incoado por el propietario del buque/asegurador contra el Fondo de 1992.

En noviembre de 2015, el propietario del buque encargó a los inspectores que efectuasen una evaluación medioambiental, a fin de presentar un informe a la ciudad de Yeosu y a la Policía Marítima. El informe concluyó que el buque hundido con la carga de asfalto a bordo no suponía un peligro ambiental y que era seguro dejar los restos del naufragio con la carga de asfalto en la posición y estado en que se encontraban.

El 19 de abril de 2016, el propietario del buque/asegurador presentó una reclamación contra el Fondo de 1992 por USD 46,9 millones más intereses. La reclamación se enmendó en diciembre de 2016 a USD 53,27 millones como resultado de una revisión del cálculo de los costes que supondría la extracción de la carga de asfalto y el combustible y la remoción de los restos del naufragio, modificación que notificó al Fondo de 1992 por vía diplomática. La reclamación fue posteriormente enmendada a USD 25,13 millones (con arreglo al límite del STOPIA 2006). Al Fondo de 1992 no se le notificó la reclamación enmendada de USD 25,13 millones.

En abril de 2017, tras un acuerdo alcanzado entre el UK P&I Club y el Fondo de 1992, el Tribunal decidió suspender el procedimiento hasta nuevo aviso.

En septiembre de 2019, la ciudad de Yeosu instó al propietario del buque/asegurador a que diese cumplimiento a las órdenes de remoción de los restos del naufragio y de extracción de los hidrocarburos el 10 de febrero de 2020 a más tardar, y a que presentase a la ciudad y al Servicio de Guardacostas de Corea, en el mismo plazo, un documento con información relativa a la situación actual del buque y los planes del propietario del buque/asegurador para la extracción de los residuos de hidrocarburos y la carga, la remoción de los restos del naufragio y la prevención de la contaminación por hidrocarburos que se pudiera producir durante esas operaciones.

El propietario del buque contrató una compañía de salvadores para que examinase la situación de los restos del naufragio. En junio de 2020, la compañía de salvadores realizó una inspección de los restos del naufragio con un vehículo operado por control remoto y proporcionó sus resultados a una empresa de arquitectos navales e ingenieros marinos contratada por el club P&I del *Haekup Pacific* para que preparara un informe. En el informe se recomendó que no se modifique la situación del *Haekup Pacific*, pero la ciudad de Yeosu y la Policía Marítima dieron instrucciones al propietario del buque para que extrajera el combustible de los restos del naufragio, ya que, en su opinión, no se podía descartar que siga existiendo combustible en el sitio.

La operación de extracción del combustible líquido terminó en diciembre de 2021 y tuvo un coste aproximado de USD 10 millones.

En los procedimientos judiciales entre el propietario/asegurador del *Haekup Pacific* y el propietario/asegurador del *Zheng Hang*, el recurso del propietario/asegurador del *Zheng Hang* contra el propietario/asegurador del *Haekup Pacific* fue objeto de una audiencia ante el Tribunal Supremo. El asunto fue aplazado debido al brote de COVID-19,

pero el Tribunal Supremo devolvió la causa al tribunal de apelación (el Tribunal Superior de Seúl) para que este pudiera reconsiderar si la remoción del buque era necesaria y si las órdenes administrativas de salvamento y remoción del buque debían ser revocadas.

La ciudad de Yeosu designó un panel de especialistas, el cual a su vez nombró a un profesor universitario para que lo asesorara respecto de si debía revocarse la orden de remoción de los restos del naufragio.

En enero de 2024 el Tribunal Superior de Seúl se pronunció en relación con la reclamación presentada por el propietario del *Haekup Pacific* contra el buque abordador, el *Zheng Hang*. El dictamen rechazó los costes reclamados por la remoción de los restos del *Haekup Pacific*, que no se desembolsaron en ese determinado momento. En vista de la situación financiera del propietario del *Zheng Hang*, el propietario del *Haekup Pacific* llegó a la conclusión de que no valía la pena tratar de demandarlo para que contribuyera a cubrir los gastos de la remoción de los hidrocarburos o las costas.

Novedades:

Después de emitido el fallo, el 31 de enero de 2024, la ciudad de Yeosu oficialmente levantó la orden de remoción de los restos del naufragio y posteriormente el propietario del *Haekup Pacific* retiró la demanda judicial y las reclamaciones presentadas contra el Fondo de 1992. Como consecuencia, la demanda quedó sin efecto, como si nunca se hubiera planteado. Dado que el plazo de caducidad para la presentación de reclamaciones nuevas ha expirado, todas las reclamaciones contra el Fondo de 1992 han quedado sin efecto.

Todas las reclamaciones pendientes se han retirado y este siniestro ya se puede considerar cerrado.

Documentos conexos:

El informe en línea del siniestro del *Haekup Pacific* puede consultarse en la sección de Siniestros del sitio web de los FIDAC.

Medidas que se han de adoptar:

Comité Ejecutivo del Fondo de 1992

Tomar nota de la información.

1 Resumen del siniestro

Buque	<i>Haekup Pacific</i>
Fecha del siniestro	20.04.2010
Lugar del siniestro	Yeosu (República de Corea)
Causa del siniestro	Abordaje y posterior hundimiento
Cantidad de hidrocarburos derramados	Se calcula en unos 200 litros (un barril)
Zona afectada	Sin efecto inmediato en la costa
Estado de abanderamiento del buque	República de Corea
Arqueo bruto	1 087
Asegurador P&I	UK P&I Club

Límite del CRC	4,51 millones de DEG (USD 5,9 millones)
STOPIA/TOPIA aplicable	Se aplica. Límite del STOPIA 2006 de 20 millones de DEG (USD 26,3 millones)
Límite del CRC y del Fondo	203 millones de DEG (USD 267 millones)
Indemnización pagada	Ninguna por el Fondo de 1992 hasta la fecha. El UK P&I Club pagó las sumas de USD 136 000 por medidas de limpieza y preventivas y USD 10 millones por las operaciones de extracción de los hidrocarburos de los restos del naufragio.

2 Antecedentes

La información sobre los antecedentes de este siniestro se resume arriba. En el informe en línea del siniestro del *Haekup Pacific* se facilita más información acerca de los antecedentes y las reclamaciones presentadas.

3 Aplicabilidad de los Convenios

3.1 En el momento del siniestro, la República de Corea era Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992) y en el Convenio del Fondo de 1992. El límite de responsabilidad del propietario del buque se calcula en 4,51 millones de DEG. El *Haekup Pacific* estaba inscrito además como un "buque pertinente" de conformidad con la definición que figura en el Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos procedentes de pequeños buques tanque (STOPIA 2006).

3.2 De acuerdo con los términos del STOPIA 2006, el Fondo de 1992 tiene derechos jurídicamente exigibles de resarcimiento por parte del propietario del buque por la diferencia entre la cuantía de limitación aplicable al buque tanque en virtud del CRC de 1992 (4,51 millones de DEG) y el monto total de las reclamaciones admisibles, o 20 millones de DEG si esta suma fuese inferior.

4 Reclamaciones de indemnización

Al 25 de julio de 2024, todas las reclamaciones contra el Fondo de 1992 se retiraron y han caducado. Pueden consultarse los detalles de las reclamaciones presentadas anteriormente contra el Fondo de 1992 en el documento [IOPC/NOV23/3/5](#).

5 Procedimientos de limitación

No se han iniciado procedimientos de limitación.

6 Procedimientos civiles

6.1 En el documento [IOPC/NOV23/3/5](#) figuran los detalles de los procedimientos civiles.

6.2 Con posterioridad a la publicación del documento [IOPC/NOV23/3/5](#), en enero de 2024 el Tribunal Superior de Seúl dictó sentencia, en la cual rechazó la reclamación por los costes de la remoción, ordenada por la ciudad de Yeosu, de los restos del naufragio del *Haekup Pacific* reclamados como una pérdida por el propietario, determinando que no habían sido desembolsados debido a que 1) los restos se encontraban a 90 m por debajo de la superficie y enterrados en el lecho del mar, 2) la ciudad de Yeosu no impuso sanciones al propietario por no haber procedido con la remoción, limitándose a insistir en la ejecución de la orden de remoción misma, 3) quedó entendido que la ciudad de Yeosu no adoptó ninguna medida contra el propietario del buque dado que tenía conocimiento de la dificultad técnica, de los riesgos y del elevado coste relacionados con la orden de remoción y 4) reconoció que la orden de remoción se había levantado posteriormente.

6.3 En vista de la situación financiera del propietario del *Zheng Hang* (había sido declarado en bancarrota), el propietario del *Haekup Pacific* desistió de tratar de recuperar los gastos que había desembolsado, gastos que, en todo caso, no superaron el límite fijado por el STOPIA 2006. No se pidió al Fondo de 1992 que pagara indemnización por este siniestro.

7 Novedades

7.1 Después de la emisión de la sentencia, el 31 de enero de 2024 (tras haberse extraído en diciembre de 2023 el fueloil que se encontraba en los restos del naufragio) la ciudad de Yeosu levantó la orden de remoción de los restos del naufragio y a continuación el propietario del buque decidió retirar todos los procedimientos judiciales entablados contra el Fondo de 1992.

7.2 Dicha decisión tuvo como efecto retroactivo la anulación de la demanda, que ha pasado a considerarse como si nunca se hubiera planteado. El plazo de caducidad aplicable a este siniestro (que ocurrió el 20 de abril de 2010) ha expirado, lo cual ha anulado la responsabilidad del Fondo de 1992 para con el propietario/los aseguradores del buque.

8 Consideraciones del Director

8.1 El Director se complace en tomar nota de que se efectuó una operación para extraer el combustible líquido de los restos del naufragio en diciembre de 2023 y observa también que se han retirado todos los procedimientos judiciales entablados contra el Fondo de 1992. Tampoco fue necesario que el Fondo de 1992 pagase reclamaciones de indemnización.

8.2 El Director agradece al UK P&I Club el compromiso y la cooperación demostrados durante la resolución de este siniestro, y se complace en informar que este caso puede considerarse ya cerrado.

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 el presente documento.
