



| | | |
|------------------------------------|----------------------|---|
| Punto 3 del orden del día | IOPC/OCT18/3/6 | |
| Fecha | 23 de agosto de 2018 | |
| Original | Inglés | |
| Asamblea del Fondo de 1992 | 92A23 | |
| Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 | 92EC71 | ● |
| Asamblea del Fondo Complementario | SA15 | |

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 del abordaje del 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 petroleros 2006 (STOPIA 2006). Por consiguiente, dicho acuerdo se aplicará al siniestro, lo que aumentará el límite de responsabilidad hasta 20 millones de DEG (US\$28,14 millones)^{<1>}.</p> <p>Poco después de hundirse el buque se produjo un derrame menor, de unos 200 litros de hidrocarburos, que ocasionó una pequeña contaminación. El servicio de guardacostas local dio inicio a una operación de limpieza y ordenó al propietario del buque que observara si se producían más derrames en el lugar durante un mes. Según se informó, no se observaron manchas de hidrocarburos durante ese periodo. El Club P&I del <i>Haekup Pacific</i> (UK P&I Club) pagó alrededor de US\$136 000 por los costes de las operaciones de limpieza y medidas preventivas.</p> <p>A principios de mayo de 2010, la Policía Municipal y Marítima de Yeosu ordenó al propietario del buque la remoción de los restos del naufragio (con la carga de asfalto a bordo) y de los combustibles que quedaban a bordo.</p> |

<1> Sobre la base del tipo de cambio aplicable el 18 de abril de 2016 (1 DEG = US\$1,407450) cuando el UK P&I Club presentó la reclamación al Tribunal del Distrito Central de Seúl.

En abril de 2013, el propietario del buque y el asegurador entablaron 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 obligación futura por los costes de las operaciones de remoción que tuviesen que pagar. El UK P&I Club indicó que si el propietario del buque/asegurador y el Fondo de 1992 pudiesen convenir en que el daño por contaminación a partir del cual se contaba el plazo de caducidad de tres años contemplado en el Convenio del Fondo de 1992 aún no se había producido (ya que todavía no se habían pagado costes con respecto a la posible reclamación por las operaciones de remoción), entonces solo sería de aplicación el límite de seis años estipulado en el Convenio.

Por tanto, 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 y el asegurador no habían 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 no se había producido aún a los efectos de lo dispuesto en el artículo 6 del Convenio del Fondo de 1992.

Como resultado de la firma de ese acuerdo, 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 Policía Municipal y Marítima de Yeosu. El informe concluyó que el buque hundido con la carga de asfalto a bordo no suponía un peligro para el medio ambiente 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 y el asegurador presentaron una reclamación contra el Fondo de 1992 por US\$46,9 millones (posteriormente enmendada a US\$25,13 millones con arreglo al STOPIA) antes de la expiración del plazo de caducidad de seis años, a fin de preservar sus derechos contra el Fondo de 1992 en caso de que tuviesen que cumplir las órdenes de remoción de los restos del naufragio y de los hidrocarburos.

En septiembre de 2016, la Policía Municipal y Marítima de Yeosu y el Ministerio de Asuntos Marítimos y Pesca (MOF) se reunieron para examinar las cuestiones relativas al *Haekup Pacific* y decidieron continuar las conversaciones sobre el plan de gestión de la nave teniendo en cuenta el informe de evaluación medioambiental llevado a cabo en noviembre de 2015.

En diciembre de 2016, el Fondo de 1992 fue notificado por vía diplomática de una reclamación de US\$46,9 millones más intereses. Aún no se le ha notificado la reclamación enmendada de US\$25,13 millones con arreglo al STOPIA.

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.

Novedades:

En diciembre de 2017, los abogados del Fondo de 1992 informaron de que en el litigio entre los propietarios/aseguradores de los buques involucrados en el abordaje, el Alto Tribunal de Seúl había dictaminado que, a pesar de que los expertos opinaban que la remoción de los restos del naufragio del *Haekup Pacific* era muy difícil o casi imposible y de que no había un plan detallado para llevarla a cabo, como la orden de remoción de

los restos del naufragio emitida por las autoridades seguía vigente a pesar de los reiterados pedidos para que se retirara, era difícil considerarla nula basándose solamente en las opiniones de los expertos y las presentaciones de las partes.

En consecuencia, dado que el propietario del *Haekup Pacific* seguía estando obligado a remover el buque, el Alto Tribunal de Seúl dictaminó que era razonable considerar que los costes por la remoción de los restos del naufragio se habían producido *de facto*.

El propietario del buque y el asegurador del *Zheng Hang* han apelado contra la sentencia del Alto Tribunal de Seúl y el caso se encuentra ahora en el Tribunal Supremo de la República de Corea.

Los abogados del Fondo de 1992 han recomendado que, dado que el litigio entre el propietario/asegurador del *Haekup Pacific* y el Fondo de 1992 depende del resultado del litigio entre los buques involucrados en el abordaje, el Fondo de 1992 debería esperar a que el Tribunal Supremo de la República de Corea dicte sentencia en el litigio relacionado y debería acceder a cualquier futuro pedido para suspender el procedimiento con el propietario/asegurador del *Haekup Pacific*, en caso de que le fuera requerido.

Documentos pertinentes:

El [informe del siniestro del Haekup Pacific](#) puede consultarse en línea 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 | 20/4/2010 |
| Lugar del siniestro | Yeosu (República de Corea) |
| Causa del siniestro | Abordaje y posterior hundimiento |
| Cantidad de hidrocarburos derramados | Estimada en aproximadamente 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 (US\$6,34 millones) ^{<1>} |
| STOPIA/TOPIA aplicable | Se aplica. Límite del STOPIA 2006 de 20 millones de DEG (US\$28,14 millones) ^{<1>} |
| Límite del CRC y del Fondo | 203 millones de DEG (US\$285,7 millones) ^{<1>} |
| Indemnización | El Fondo no ha efectuado pago alguno hasta la fecha. Los aseguradores han abonado US\$136 000 en concepto de limpieza y medidas preventivas. |

2 Antecedentes

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

3 Novedades desde octubre de 2017

No ha habido novedades en relación con la revocación de las órdenes de remoción de los restos del naufragio y de los hidrocarburos, ni otras conversaciones entre la Policía Municipal y Marítima de Yeosu y el propietario/asegurador con respecto al plan de gestión del buque. Sin embargo, en el litigio relacionado entre los propietarios/aseguradores de los buques involucrados en el abordaje, el Alto Tribunal de Seúl había dictaminado que, dado que la orden de remoción de los restos del naufragio emitida por las autoridades seguía vigente a pesar de las reiteradas solicitudes para que fuera retirada, era razonable considerar que los costes por la remoción de los restos del naufragio se habían producido *de facto*.

4 Aplicabilidad de los Convenios

4.1 En el momento del siniestro, la República de Corea era Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil, 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 petroleros, 2006 (STOPIA 2006).

4.2 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 de 20 millones de DEG si esta suma fuese inferior.

5 Reclamaciones de indemnización

Al 23 de julio de 2018, la única reclamación presentada contra el Fondo de 1992 es la del propietario del buque/asegurador ante el Tribunal del Distrito Central de Seúl, la cual incluye la estimación de los costes que requeriría la remoción del cargamento de asfalto, de los combustibles y de los restos del naufragio, así como la consideración del hecho de que el buque se inscribe en el ámbito de aplicación de las disposiciones del STOPIA 2006, en virtud del cual el asegurador acordaba voluntariamente incrementar su responsabilidad a 20 millones de DEG (US\$28,14 millones).

Reclamación revisada presentada

| Objeto de la reclamación | Monto |
|---|---------------------------|
| Limpieza y medidas preventivas | US\$0,136 millones |
| Costes de salvamento calculados para remover la carga de asfalto, el combustible y los restos del naufragio | US\$53,14 millones |
| menos | – |
| Monto del límite de responsabilidad STOPIA del propietario del buque (basado en 20 millones de DEG) en la fecha de presentación de la reclamación | US\$28,14 millones |
| Valor de la reclamación revisada presentada | US\$25,13 millones |

6 Procedimientos de limitación

No se han iniciado procedimientos de limitación.

7 Procedimientos civiles

- 7.1 En abril de 2013, el propietario del buque y el asegurador entablaron procedimientos judiciales contra el Fondo de 1992 en el Tribunal del Distrito Central de Seúl.
- 7.2 Cuando entabló el procedimiento judicial contra el Fondo de 1992, el UK P&I Club indicó a la Secretaría que no deseaba seguir recurriendo a los tribunales, sino que su intención era solamente proteger sus derechos con respecto a los costes ya asumidos y a su posible reclamación por los costes de las operaciones de remoción antes de que expirase el plazo de tres años contados a partir de la fecha en que se produjo el daño. Indicó además que, como las autoridades aún no habían retirado oficialmente las órdenes de remoción dictadas en 2010, todavía cabía la posibilidad de que se pidiera al propietario del buque y al asegurador asumir o pagar los costes de las operaciones de remoción en algún momento en el futuro.
- 7.3 Sobre este particular, el UK P&I Club indicó que si el propietario del buque/asegurador y el Fondo de 1992 pudiesen convenir en que el daño por contaminación a partir del cual se contaría el plazo de caducidad de tres años contemplado en el Convenio del Fondo de 1992 aún no se había producido (ya que todavía no se habían pagado costes con respecto a la posible reclamación por las actividades de remoción), entonces solo cabría aplicar el plazo límite de seis años estipulado en el Convenio del Fondo de 1992. Suponiendo que se alcanzara tal acuerdo, el propietario del buque y el asegurador retirarían la demanda judicial que habían presentado y quedarían a la espera de las novedades sobre la posible reclamación hasta que expirase el plazo de seis años. Este acuerdo contractual sería beneficioso tanto para el propietario del buque/asegurador como para el Fondo de 1992, ya que ninguna de las partes deseaba proseguir con un procedimiento judicial que podría resultar muy costoso.
- 7.4 Por tanto, junto con sus abogados y teniendo en cuenta que la decisión definitiva acerca de la cuestión de la caducidad correspondería a los tribunales nacionales, el Fondo de 1992 convino en los términos de un acuerdo sobre los hechos según el cual, dado que las operaciones de remoción todavía no se habían realizado y el propietario del buque y el asegurador todavía no habían asumido los costes calculados, el daño con respecto a la reclamación por las operaciones de remoción todavía no se había producido a los efectos de lo dispuesto en el artículo 6 del Convenio del Fondo de 1992.
- 7.5 Como consecuencia de la firma del acuerdo, los procedimientos judiciales incoados por el propietario del buque/asegurador se retiraron en junio de 2013, y las partes convinieron en dejar los asuntos en suspenso en espera de la posible revocación de las órdenes de remoción.
- 7.6 Pese al tiempo transcurrido, parece que las órdenes de remoción no se levantarán en un futuro cercano. A principios de 2016, el Ministerio de Asuntos Marítimos y Pesca de la República de Corea (MOF) informó a los abogados del propietario del buque y el asegurador de que no tomaría medida alguna respecto a la orden de remoción de los restos del naufragio, puesto que, en su opinión, la decisión debería tomarla la Policía Municipal y Marítima de Yeosu.
- 7.7 En septiembre de 2016, la Policía Municipal y Marítima de Yeosu y el MOF se reunieron para examinar las cuestiones relativas al *Haekup Pacific* y decidieron continuar las conversaciones sobre el plan de gestión de la nave teniendo en cuenta el informe de evaluación medioambiental llevado a cabo en noviembre de 2015.
- 7.8 Dado que, al parecer, las órdenes de remoción no se levantarían rápidamente, en abril de 2016 el propietario del buque y el asegurador tomaron la precaución de presentar una reclamación contra el Fondo de 1992, para proteger sus derechos respecto de los costes ya desembolsados y su posible reclamación por los costes de las operaciones de remoción, antes de la expiración del plazo de seis años desde la fecha del siniestro que ocasionó los daños.

- 7.9 La reclamación presentada inicialmente contra el Fondo de 1992 en abril de 2016 ascendía a US\$46,9 millones más intereses, sobre la base del límite de responsabilidad del propietario del buque de 4,51 millones de DEG.
- 7.10 Posteriormente el propietario del buque y el asegurador enmendaron la reclamación para reflejar la estimación de los costes que requeriría la remoción del cargamento de asfalto, de los combustibles y de los restos del naufragio, y para tomar en consideración el hecho de que el buque se inscribía en el ámbito de aplicación de las disposiciones del STOPIA 2006, en virtud del cual el asegurador acordaba voluntariamente incrementar su responsabilidad a 20 millones de DEG (US\$28,14 millones).
- 7.11 En consecuencia, tras esta enmienda, la reclamación contra el Fondo de 1992 asciende a US\$25,13 millones.
- 7.12 En diciembre de 2016, el Fondo de 1992 fue notificado por vía diplomática de una reclamación de US\$46,9 millones. Aún no se le ha notificado la reclamación enmendada de 1992 US\$25,13 millones con arreglo al STOPIA.

Novedades en 2017

- 7.13 En abril de 2017, tras un acuerdo alcanzado entre el UK P&I Club y el Fondo de 1992, los tribunales decidieron suspender el procedimiento hasta nuevo aviso. En ese momento, los abogados del Fondo de 1992 informaron de que los tribunales pueden reanudar las audiencias a su propia discreción para comprobar la situación del litigio y determinar si las partes desean solicitar una nueva suspensión del procedimiento.
- 7.14 En diciembre de 2017 se informó al Fondo de 1992 de que en el litigio entre los propietarios/aseguradores de los buques involucrados en el abordaje, el Alto Tribunal de Seúl había dictaminado que, a pesar de que los expertos opinaban que la remoción de los restos del naufragio del *Haekup Pacific* era muy difícil o casi imposible y que no había un plan detallado para llevarla a cabo, como la orden emanada de las autoridades para esa remoción seguía vigente a pesar de los reiterados pedidos para que se la retirara, era difícil considerar nula la orden de remoción de los restos del naufragio basándose solamente en las opiniones de los expertos o las presentaciones de las partes. Por ello, el propietario del *Haekup Pacific* seguía teniendo la obligación de remover el buque. El Tribunal manifestó además que era razonable entonces considerar que los daños por la remoción de los restos del naufragio se habían producido *de facto*.
- 7.15 El propietario y el asegurador del *Zheng Hang* han apelado contra la sentencia del Alto Tribunal de Seúl y el caso se encuentra ahora en el Tribunal Supremo de la República de Corea.

8 Consideraciones del Director

- 8.1 El Director observa que las órdenes de remoción de los hidrocarburos siguen en pie, pero no se han ejecutado. Observa también que, en abril de 2016, el propietario del buque y el asegurador tomaron la precaución de presentar una reclamación contra el Fondo de 1992 respecto a los costes ya desembolsados y a su posible reclamación por los costes de las operaciones de remoción, antes de la expiración del plazo de seis años a partir de la fecha del siniestro que ocasionó los daños.
- 8.2 El Director es consciente de que actualmente no es posible evaluar ninguna reclamación por los costes de las operaciones de remoción de los restos del naufragio y los hidrocarburos, puesto que el propietario del buque y el asegurador no han cubierto aún esos gastos.
- 8.3 El Director observa que la Policía Municipal y Marítima de Yeosu y el MOF han estado estudiando cuidadosamente las próximas medidas que cada uno tomará respecto de las órdenes de remoción dictadas. El Director también es consciente de que los abogados del Fondo de 1992 han recomendado que, dado que el litigio entre el Fondo de 1992 y el propietario/asegurador del *Haekup Pacific* depende del resultado del litigio relacionado entre los buques involucrados en el abordaje, el Fondo de 1992

debería esperar a que el Tribunal Supremo de la República de Corea dicte sentencia en el litigio relacionado, y por consiguiente debería acceder a cualquier futuro pedido para suspender el procedimiento con el propietario/asegurador del *Haekup Pacific*.

- 8.4 Por consiguiente, el Director considera que el paso más prudente es dejar en suspenso los asuntos en espera de la decisión de las autoridades y entretanto, si se requiriese tomar medidas de defensa en la reclamación del propietario del buque/asegurador, sería sobre la base de que, en efecto, el propietario del buque y el asegurador aún no han cubierto los costes de las operaciones de remoción.

9 Medidas que se han de adoptar

Comité Ejecutivo del Fondo de 1992

Se invita al Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 a tomar nota de la información que figura en el presente documento.
