



Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos

Punto 3 del orden del día	IOPC/NOV21/3/6	
Fecha	3 de septiembre de 2021	
Original	Inglés	
Asamblea del Fondo de 1992	92A26	
Comité Ejecutivo del Fondo de 1992	92EC77	●
Asamblea del Fondo Complementario	SA18	

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

### HAEKUP PACIFIC

#### Nota de la Secretaría

<b>Objetivo del documento:</b>	Informar al Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 de las novedades respecto de este siniestro.
<b>Resumen:</b>	<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 aplicará al siniestro, lo que aumentará el límite de responsabilidad hasta 20 millones de DEG (USD 28,49 millones)<sup>&lt;1&gt;</sup>.</p> <p>Poco después del hundimiento se produjo un derrame menor, de unos 200 litros de hidrocarburos, que ocasionó una pequeña contaminación. El club P&amp;I del <i>Haekup Pacific</i> (UK P&amp;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 a bordo) 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. El UK P&amp;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</p>

<1>

Sobre la base del tipo de cambio aplicable el 30 de junio de 2021 (1 DEG = USD 1,4245).

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/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 no se había producido aún 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 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/asegurador presentó una reclamación contra el Fondo de 1992 por USD 46,9 millones<sup><2></sup> más intereses.

En diciembre de 2016, el propietario del buque/asegurador enmendó la reclamación 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) antes de la expiración del plazo de caducidad de seis años, a fin de preservar los derechos del propietario del buque/asegurador contra el Fondo de 1992 en caso de que aquellos tuvieran que dar cumplimiento a las órdenes de remoción de los restos del naufragio y de extracción de los hidrocarburos. Al Fondo de 1992 aún no se le ha notificado la reclamación enmendada de USD 25,13 millones con arreglo al STOPIA 2006.

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: 1) la extracción de los residuos de hidrocarburos y la carga; 2) la remoción de los restos del naufragio; y 3) la prevención de la contaminación por hidrocarburos que se pudiera producir durante esas operaciones.

**Novedades:**

El propietario del buque contrató una compañía de salvadores para que examinase la situación actual 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 recomienda que no se modifique la situación del *Haekup Pacific*, pero

la ciudad de Yeosu y la Policía Marítima han dado instrucciones al armador para que extraiga el combustible de los restos del naufragio, ya que, en su opinión, no se puede descartar que siga existiendo combustible en el sitio. Está previsto que la operación de extracción del fueloil comience en octubre de 2021.

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 ha sido aplazado debido al brote de COVID-19, pero el Tribunal Supremo ha devuelto la causa al tribunal de apelación 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.

**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 6,42 millones) <sup>&lt;1&gt;</sup> y <2>
STOPIA/TOPIA aplicable	Se aplica. Límite del STOPIA 2006 de 20 millones de DEG (USD 28,49 millones) <sup>&lt;1&gt;</sup>
Límite del CRC y del Fondo	203 millones de DEG (USD 289,17 millones) <sup>&lt;2&gt;</sup> y <3>
Indemnización pagada	Ninguna pagada por el Fondo de 1992 hasta la fecha. Los aseguradores han abonado USD 136 000 en concepto de limpieza y medidas preventivas.

<2> El tribunal de limitación fijará los tipos de cambio una vez que se determine el derecho del propietario del buque a limitar su responsabilidad.

<3> El límite del CRC y del Fondo (203 millones de DEG) será convertido en moneda nacional utilizando como base el valor que tenga la moneda de que se trate en relación con el DEG en la fecha de la decisión de la Asamblea del Fondo de 1992 acerca de la primera fecha de pago de indemnización, de conformidad con el párrafo 4.e) del artículo 4 del Convenio del Fondo de 1992.

## 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 8 de agosto de 2021, la única reclamación que sigue presentada contra el Fondo de 1992 es la del propietario del buque/asegurador en el Tribunal del Distrito Central de Seúl, la cual incluye la estimación de los costes que requeriría la extracción del cargamento de asfalto y los combustibles y la remoción de los restos del naufragio, y tiene en consideración el hecho de que al buque le son de aplicación las disposiciones del STOPIA 2006, en virtud del cual el asegurador acordaba voluntariamente incrementar su responsabilidad a 20 millones de DEG.

*Reclamación revisada presentada en el tribunal*

<b>Objeto de la reclamación</b>	<b>Monto</b>
Limpieza y medidas preventivas	USD 0,13 millones
Costes de salvamento calculados para retirar la carga de asfalto, el combustible y los restos del naufragio	USD 53,14 millones
<b>Menos</b>	—
Monto del límite de responsabilidad del propietario del buque con arreglo al STOPIA 2006 (basado en 20 millones de DEG) en la fecha de presentación de la reclamación <sup>&lt;4&gt;</sup>	USD 28,14 millones
<b>Valor de la reclamación revisada presentada en el tribunal</b>	<b>USD 25,13 millones</b>

## 5 Procedimientos de limitación

No se han iniciado procedimientos de limitación.

## 6 Procedimientos civiles

- 6.1 En abril de 2013, el propietario del buque/asegurador entabló procedimientos judiciales contra el Fondo de 1992 en el Tribunal del Distrito Central de Seúl.

<sup><4></sup> Sobre la base del tipo de cambio aplicable el 18 de abril de 2016 (1 DEG = USD 1,407450) cuando el UK P&I Club presentó la reclamación al Tribunal del Distrito Central de Seúl. El tribunal de limitación fijará los tipos de cambio finales una vez que se determine el derecho del propietario del buque a limitar su responsabilidad.

- 6.2 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/asegurador que asumiera o pagara los costes de las operaciones de remoción en algún momento en el futuro.
- 6.3 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/asegurador retiraría la demanda judicial que había presentado y quedaría a la espera de las novedades sobre la posible reclamación por las operaciones de remoción 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 desearía proseguir con un procedimiento judicial que podría resultar muy costoso.
- 6.4 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/asegurador todavía no había 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.
- 6.5 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.
- 6.6 En septiembre de 2016, la ciudad de Yeosu, la Policía Marítima y el Ministerio de Asuntos Marítimos y Pesca se reunieron para examinar las cuestiones relativas al *Haekup Pacific* y decidieron continuar las conversaciones sobre el plan de gestión del buque teniendo en cuenta el informe de evaluación medioambiental llevado a cabo en noviembre de 2015.
- 6.7 Como parecía que las órdenes de remoción no se levantarían rápidamente, en abril de 2016 el propietario del buque/asegurador tomó la precaución de presentar una reclamación contra el Fondo de 1992, para proteger sus derechos respecto de los costes ya asumidos 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.
- 6.8 La reclamación presentada inicialmente contra el Fondo de 1992 en abril de 2016 ascendía a USD 46,9 millones más intereses, sobre la base del límite de responsabilidad del propietario del buque de 4,51 millones de DEG.
- 6.9 Posteriormente, en diciembre de 2016, el propietario del buque/asegurador enmendó la reclamación a USD 53,27 millones para reflejar un cálculo revisado de los costes que supondría la extracción de la carga de asfalto y combustible y la remoción de los restos del naufragio. De esa cifra dedujo una cantidad equivalente a 20 millones de DEG debido al hecho de que al buque le eran aplicables las disposiciones del STOPIA 2006, en virtud del cual el asegurador accedía de forma voluntaria a

aumentar su responsabilidad a 20 millones de DEG. En consecuencia, tras estas modificaciones, la reclamación revisada contra el Fondo de 1992 asciende a USD 25,13 millones.

- 6.10 En abril de 2017, tras un acuerdo alcanzado entre el UK P&I Club y el Fondo de 1992, el Tribunal del Distrito Central de Seúl decidió suspender el procedimiento hasta nuevo aviso. En ese momento, los abogados del Fondo de 1992 informaron de que los tribunales pueden, a su propia discreción, reanudar las audiencias en un futuro para comprobar la situación del litigio y determinar si las partes desean solicitar una nueva suspensión del procedimiento.
- 6.11 En diciembre de 2017 se informó al Fondo de 1992 de que, en el litigio conexas 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 las reiteradas solicitudes para que fuera retirada, 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. En consecuencia, el propietario del *Haekup Pacific* seguía teniendo la obligación de retirar el buque. Por consiguiente, el tribunal manifestó que era razonable considerar que los daños por los costes de la remoción de los restos del naufragio se habían producido de facto.
- 6.12 El propietario/asegurador del *Zheng Hang* apeló contra la sentencia del Alto Tribunal de Seúl ante el Tribunal Supremo de la República de Corea. A principios de julio de 2020, el Tribunal Supremo dictó su sentencia.
- 6.13 Los abogados del Fondo de 1992 tomaron nota en particular de varios extractos de la sentencia del Tribunal Supremo, a saber:

*Hechos reconocidos por el Tribunal*

- a) El *Haekup Pacific* se hundió en aguas de 90 metros de profundidad y quedó enterrado en el fondo marino. Siempre que se mantenga una revancha bajo quilla de al menos 50 metros, los buques pueden navegar con seguridad por esta zona.
- b) No se registraron rastros de hidrocarburos ni de la carga de asfalto del *Haekup Pacific* desde su hundimiento y, teniendo en cuenta la temperatura del fondo marino, cualquier hidrocarburo o asfalto que quedase en el buque debería estabilizarse mediante la solidificación. Además, no parece haber quedado ningún dieseloil en el buque, ya que se habría diluido con el agua del mar o se habría evaporado tras el hundimiento, por lo que el riesgo de contaminación ambiental parece ser mínimo.
- c) Si se procede al salvamento o la remoción del *Haekup Pacific*, que ha permanecido en el fondo marino durante un periodo prolongado, existe un alto riesgo de destruir el casco, lo que llevaría a la exposición de los restos de hidrocarburos o asfalto, lo que plantearía más problemas de contaminación.
- d) La operación de salvamento o remoción del buque sería una tarea técnicamente difícil que requeriría tecnología avanzada de buceo en un entorno con fuertes corrientes, visibilidad limitada y riesgo de destrucción del casco del buque. También sería difícil evaluar los costes de salvamento/remoción del buque y el nivel de riesgo global, ya que no ha habido casos anteriores de salvamento/remoción de los restos de un naufragio a una profundidad similar a la del *Haekup Pacific*.

*Sentencia del Tribunal Supremo*

- 6.14 En la sentencia del Tribunal Supremo también se señala que, a pesar de que las autoridades coreanas habían emitido, en el momento del hundimiento del buque, órdenes de salvamento y remoción en circunstancias en las que se consideraba que suponía un riesgo para otros buques que navegaban por la zona y para el medio ambiente oceánico, se dificultaban el salvamento y la remoción del buque en virtud de esas órdenes durante un periodo de tiempo prolongado porque el buque se había hundido a una profundidad de 90 metros bajo la superficie. Además, señala que las autoridades locales no han intentado hacer cumplir esas órdenes. Se entiende que esto fue así porque: 1) era extremadamente difícil, si no imposible, el salvamento o la remoción del buque debido a los altos costes y a las dificultades técnicas; y 2) existía la posibilidad de que las órdenes administrativas fueran revocadas, ya que el buque ya no suponía los riesgos mencionados.
- 6.15 En la sentencia del Tribunal Supremo se declaró que, por lo tanto, no era razonable concluir que los propietarios habían sufrido realmente pérdidas previsibles debidas a gastos relacionados con el salvamento o la remoción del buque, solo porque las órdenes administrativas seguían vigentes, especialmente cuando ni siquiera se había establecido un plan detallado para el salvamento o la remoción del buque en el momento en que se celebraron las audiencias.
- 6.16 El Tribunal Supremo remitió la causa al tribunal de apelación para que este reconsiderara la cuestión relativa a si eran necesarias la remoción del buque y la revocación de las órdenes administrativas de salvamento y remoción.
- 6.17 Los abogados del Fondo de 1992 opinan que la sentencia del Tribunal Supremo parece haber abierto una vía para que la ciudad de Yeosu pueda revocar la orden de remoción de los restos del naufragio si así lo decide. Sin embargo, al parecer la ciudad de Yeosu ha decidido no revocar la orden de remoción de los restos del naufragio, que sigue vigente hasta ahora y, en la fecha de redacción de este documento, el procedimiento de apelación sigue en curso.

*Posible recurso contra el propietario del Zheng Hang*

- 6.18 El Fondo de 1992 fue informado por sus abogados de que los daños reclamados por el propietario del *Haekup Pacific* al otro buque involucrado en el abordaje ascendían a USD 30,79 millones, y de que en la sentencia del Alto Tribunal de Seúl, dictada en octubre de 2017, se reconocía el 70 % de la reclamación<sup><5></sup>.
- 6.19 En consecuencia, el propietario del *Haekup Pacific* estaría generalmente en posición de recuperar unos USD 21,55 millones del propietario/asegurador del *Zheng Hang*. Sin embargo, se cree que el propietario del *Zheng Hang* está a punto de entrar en liquidación y, aunque la empresa propietaria sigue cotizando como activa en Hong Kong, el único buque que estaba registrado bajo su propiedad era el *Zheng Hang* y los registros muestran que el buque se hundió en 2011. Por lo tanto, no está claro cuánto dinero, si es que lo hay, puede recuperar el propietario del *Haekup Pacific* del propietario del *Zheng Hang*.
- 6.20 En virtud de la legislación coreana, el plazo para presentar un recurso caduca a los diez años de la fecha del pago; no obstante, dado que el Fondo de 1992 aún no ha abonado ninguna indemnización respecto de este siniestro, en este momento no es oportuno pensar en presentar un recurso contra el propietario del *Zheng Hang*.

---

<5> Sobre la base de la negligencia concurrente del otro buque involucrado en el abordaje.

- 6.21 Además, dada la situación financiera del propietario del *Zheng Hang*, los abogados coreanos del Fondo de 1992 aconsejan que puede no ser financieramente rentable para el Fondo proseguir una acción de recurso contra los intereses del *Zheng Hang* en cualquier caso.

## 7 Novedades

- 7.1 A finales de 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, para ello, 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: 1) la extracción de los residuos de hidrocarburos y la carga; 2) la remoción de los restos del naufragio; y 3) la prevención de la contaminación por hidrocarburos que se pudiera producir durante esas operaciones.
- 7.2 El propietario del buque obtuvo una prórroga de la ciudad de Yeosu para contratar a una empresa de salvamento que examinara el estado actual de los restos del naufragio. En julio de 2020, los salvadores utilizaron un vehículo operado por control remoto para inspeccionar los restos del naufragio, determinar su estado, su disposición y la presencia o ausencia de fugas de hidrocarburos, y posteriormente proporcionaron los resultados de su inspección a una empresa de arquitectos navales e ingenieros marinos contratados por el club P&I, para asesorar sobre el estado de los restos del naufragio y el riesgo de contaminación relacionada con los hidrocarburos procedentes del naufragio.

### *Estado de los restos del naufragio y riesgo de contaminación por hidrocarburos*

- 7.3 El informe indica que, en el momento del hundimiento, el buque transportaba una carga de 1 135 toneladas de asfalto, y unos 23,4 metros cúbicos de fueloil pesado y 13 metros cúbicos de dieseloil. Fuentes contemporáneas indican que en el momento del hundimiento se derramaron aproximadamente 200 litros de hidrocarburos, sin que haya información adicional que indique que se haya producido una fuga de hidrocarburos de los restos del naufragio. El informe señala que esto no significa que queden hidrocarburos a bordo, ya que cualquier fuga posterior puede haber sido gradual y no detectada.
- 7.4 En el informe se indica que los restos del naufragio<sup><6></sup> se encuentran en el fondo marino a una profundidad de 89 metros, yacen sobre su costado de babor, están volcados aproximadamente a 120 grados de la vertical y se han asentado en el fondo marino (conformado por tierra viscosa con grava, arena y limo) a una profundidad de aproximadamente 5,4 metros. Se espera un mayor asentamiento y la posibilidad de que dichos restos acaben desapareciendo dentro del fondo marino.
- 7.5 El vehículo operado por control remoto tomó muestras del fondo marino en cuatro lugares adyacentes a los restos del naufragio. Estas muestras se enviaron a un laboratorio para un análisis independiente, y no se detectó la presencia de hidrocarburos ni su infiltración en el fondo marino desde los restos del naufragio.
- 7.6 Además, si bien en el informe se afirma que se desconoce si quedan hidrocarburos en los restos del naufragio, dada su disposición, cualquier combustible que quede en los tanques estará por encima de la altura de los respiraderos de esos tanques y, por tanto, quedaría contenido. El informe señala que si el combustible estaba presente a un nivel inferior a los respiraderos de los tanques, es posible que se haya filtrado pero que, dado el tiempo transcurrido desde el hundimiento, eso probablemente ya se haya producido y los respiraderos de los tanques de babor estén ahora enterrados bajo el fondo

---

<6> La estructura del *Haekup Pacific* se encontró bien conservada y en gran parte intacta, con pocos signos de corrosión, con redes de pesca y equipos que cubrían en gran medida los restos del naufragio.



marino, lo que hace improbable que cualquier combustible contenido pueda filtrarse a través de esos respiraderos.

- 7.7 Para evaluar el riesgo de fuga de hidrocarburos de los respiraderos de los tanques, los arquitectos navales y los ingenieros marinos realizaron un análisis informático para determinar si, en el estado del buque durante la inspección, era probable que los hidrocarburos presentes en los tanques estuvieran por encima o por debajo del extremo abierto de los respiraderos de los tanques. Su análisis concluyó que en ninguna de las situaciones analizadas, el nivel de hidrocarburos sería tal que existiera riesgo de fuga de restos. Además, en el informe se señala que la inclinación de los restos del naufragio había aumentado con el tiempo y se indica que se espera que los riesgos disminuyan aún más.
- 7.8 En el informe también se indica que si el agua de mar hubiera entrado previamente en los tanques de hidrocarburos a través de los respiraderos antes de que el buque volcara a aproximadamente 120 grados de la vertical, esto habría enfriado el fueloil de los tanques, y este se habría vuelto muy viscoso, incluso demasiado como para fluir, y todo el dieseloil restante en los tanques habría quedado atrapado una vez que el nivel de la cabeza de ventilación se moviera por debajo del nivel del dieseloil residual del tanque.
- 7.9 En la conclusión del informe se comenta sobre los peligros inherentes a cualquier operación de extracción de hidrocarburos, entre los que se incluyen la necesidad de buzos de saturación<sup><7></sup> para llevar a cabo la operación de extracción de hidrocarburos por perforación en caliente; las fuertes corrientes; la escasa visibilidad y los enredos; así como el hecho de que el lugar del naufragio está sometido a monzones y tifones, lo que limita en gran medida las ventanas disponibles de buen tiempo fiable.

*Costes de las operaciones de extracción de hidrocarburos y remoción de los restos del naufragio*

- 7.10 Los autores del informe estimaron que los costes probables de cualquier operación de extracción de hidrocarburos y/o remoción de los restos de naufragio, teniendo en cuenta las actuales normas de cuarentena de COVID-19, son los siguientes:

*Tabla 1: Estimación de los costes de extracción de hidrocarburos y/o remoción de los restos del naufragio*

	<b>Estimaciones de costes actuales</b>	<b>Asignación por 14 días de cuarentena de COVID-19</b>	<b>Costes totales estimados</b>
<b>Coste de extracción de hidrocarburos</b>	USD 15,57 millones	USD 961 406	<b>USD 16,53 millones</b>
<b>Coste de remoción de los restos del naufragio</b>	USD 54,35 millones	USD 1,23 millones	<b>USD 55,58 millones</b>

<7> El buceo de saturación consiste en una operación en la que los buceadores viven dentro de un hábitat especial a bordo de un buque de apoyo al buceo (DSV) en el que se mantienen bajo una presión igual a la presión ambiente en la profundidad de trabajo. Los buzos se mantienen en ese estado hasta varias semanas.

*Conclusiones del informe de la inspección*

- 7.11 Además de los puntos anteriores relativos a la ausencia de pruebas de fugas de hidrocarburos de los restos del naufragio y a la mínima probabilidad de que se produzcan más fugas dada la disposición de este en relación con el fondo marino, el informe señala que las corrientes predominantes en la región del naufragio fluyen hacia el noreste, y si los hidrocarburos restantes se filtraran de los restos del naufragio, probablemente serían arrastrados fuera de la ubicación del naufragio a través del estrecho de Corea y hacia el mar de Japón. En el informe se afirma que es poco probable que lleguen a la península de Corea cantidades significativas de hidrocarburos.
- 7.12 En la conclusión del informe se afirma que, dada la probabilidad de que solo queden cantidades mínimas de hidrocarburos libres en los restos del naufragio, y habida cuenta del alto riesgo de vertido de hidrocarburos debido a cualquier operación de extracción o verificación de las cantidades restantes, los autores del informe opinan que los restos del naufragio del *Haekup Pacific* deben permanecer sin alteraciones.

*Novedades desde noviembre de 2020*

- 7.13 La Secretaría pidió a los abogados del Fondo de 1992 que se pusieran en contacto con los abogados del *Haekup Pacific* para averiguar los pasos a seguir, y se les dijo que después de la publicación del informe del salvador, la ciudad de Yeosu y el Ministerio de Asuntos Marítimos y Pesca emitieron una orden a los propietarios del *Haekup Pacific* para que extrajeran todos los hidrocarburos restantes de los restos del naufragio, ya que no quedaba claro, a partir del informe del salvador, si todo el combustible del *Haekup Pacific* se había filtrado ya, y si por tanto seguía existiendo un riesgo de contaminación.
- 7.14 Se sabe que se ha adjudicado un contrato a una empresa china de salvadores para que retire los restos de fueloil pesado y dieseloil de los restos del naufragio, y que la operación debe comenzar en octubre de 2021 y finalizar en noviembre de 2021.
- 7.15 Tras la finalización de la operación de extracción de hidrocarburos, se espera que el tribunal dicte una sentencia con respecto al coste de la extracción de hidrocarburos de los restos del naufragio en algún momento de 2021. La cuestión relativa al coste de la extracción de hidrocarburos también puede resolverse mediante un acuerdo entre las partes sin que intervenga el tribunal.
- 7.16 Se entiende que cuando la operación de extracción del combustible haya finalizado, es probable que la ciudad de Yeosu revoque la orden de remoción de los restos del naufragio. El asegurador/propietario del buque podría entonces reclamar los costes de la operación de extracción del fueloil durante el proceso judicial en el tribunal de apelación.
- 7.17 Los abogados del Fondo de 1992 informan de que es probable que transcurra por lo menos un año, o posiblemente dos, antes de que se concluya este asunto, dependiendo del resultado del debate entre el asegurador/propietario del buque y la ciudad de Yeosu, y del avance de los procedimientos del tribunal de apelación.

**8 Consideraciones del Director**

- 8.1 El Director observa que, en la actualidad, siguen vigentes las órdenes de remoción de los restos del naufragio y de extracción de los hidrocarburos, y que, a pesar del informe elaborado por los arquitectos navales y los ingenieros marinos, la ciudad de Yeosu y la Policía Marítima han tomado la decisión de ordenar a los propietarios del *Haekup Pacific* que retiren el combustible de los restos del naufragio. Observa también que en abril de 2016 el propietario/asegurador del *Haekup Pacific* tomó la precaución de presentar una reclamación contra el Fondo de 1992 con respecto a los costes ya

asumidos 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 de extracción de los hidrocarburos, puesto que esas operaciones todavía no han comenzado, pero que está previsto que comience una operación para extraer el combustible que pueda quedar en octubre/noviembre de 2021.
- 8.3 El Director también observa que la ciudad de Yeosu, la Policía Marítima y el Ministerio de Asuntos Marítimos y Pesca han estado estudiando cuidadosamente las próximas medidas que cada uno tomará respecto de las órdenes de remoción actualmente vigentes. El Director también es consciente de que los abogados del Fondo de 1992 han recomendado que, dado que el pleito contra el Fondo de 1992 entablado por el propietario/asegurador del *Haekup Pacific* depende del resultado del litigio conexas entre los buques involucrados en el abordaje, el Fondo de 1992 debería esperar a que el tribunal de apelación dicte sentencia, y por consiguiente debería aprobar toda nueva solicitud para suspender el procedimiento con el propietario/asegurador del *Haekup Pacific*.
- 8.4 Por consiguiente, el Director considera que el paso más prudente es esperar a la decisión de las autoridades y, entretanto, si se requiriese tomar medidas de defensa por la reclamación del propietario del buque/asegurador, sería sobre la base de que, en efecto, el propietario/asegurador del *Haekup Pacific* aún no ha sufrido daños por los costes de las operaciones de remoción.
- 8.5 El Director informará de cualquier novedad que se produzca respecto de este siniestro en la próxima sesión del Comité Ejecutivo del Fondo de 1992.

## **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.

---