



Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos

Punto 3 del orden del día	IOPC/NOV23/3/5	
Fecha	7 de agosto de 2023	
Original	Inglés	
Asamblea del Fondo de 1992	92A28	
Comité Ejecutivo del Fondo de 1992	92EC81	●
Asamblea del Fondo Complementario	SA20	

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 aplicará al siniestro, lo que incrementará el límite de responsabilidad del propietario del buque hasta 20 millones de DEG (USD 26,6 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 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&I Club indicó que si el propietario del buque/asegurador y el Fondo</p>

<1> Sobre la base del tipo de cambio aplicable el 30 de junio de 2023 (1 DEG = USD 1,33007).

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/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 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^{<2>} 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.

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 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.

Novedades:

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 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 el presente, el UK P&I Club está a la espera de que la ciudad de Yeosu confirme que tomará una decisión final acerca del levantamiento de la orden tras recibir la opinión del experto.

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 millones) ^{<1> y <2>}
STOPIA/TOPIA aplicable	Se aplica. Límite del STOPIA 2006 de 20 millones de DEG (USD 26,6 millones) ^{<1>}
Límite del CRC y del Fondo	203 millones de DEG (USD 270 millones) ^{<2> <3>}
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 28 de julio de 2022, la única reclamación que sigue presentada contra el Fondo de 1992 es la del 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 la cuantía máxima de indemnización pagadera por el propietario se incrementa a 20 millones de DEG.

^{<1>} Sobre la base del tipo de cambio aplicable el 30 de junio de 2023 (1 DEG = USD 1,33007).

^{<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.

Reclamación revisada presentada en el tribunal

Objeto de la reclamación	Monto
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
Menos	—
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 ^{4<4>}	USD 28,14 millones
Valor de la reclamación revisada presentada en el tribunal	USD 25,13 millones

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.
- 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 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 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.

^{<4>} 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.

- 6.5 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 tal cual estaban, 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 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 conexo entre los propietarios de los buques/aseguradores 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 haberse estabilizado mediante 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, era difícil cumplir tales órdenes debido a que el buque se había hundido a una profundidad de 90 metros bajo la superficie. Además, se 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, puesto que el buque ya no suponía los riesgos mencionados.
- 6.15 En la sentencia 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, la ciudad de Yeosu todavía no ha revocado la orden de remoción de los

restos del naufragio, que sigue vigente hasta ahora. Al 7 de agosto de 2023, el procedimiento de apelación seguía 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, el *Zheng Hang*, 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^{<5>}.
- 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, el propietario del *Zheng Hang* se declaró en bancarrota y se cree que ha entrado en liquidación. Dada la situación financiera del propietario del *Zheng Hang*, los abogados coreanos del Fondo de 1992 habían aconsejado que podía no ser financieramente rentable para el Fondo de 1992 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 y preparar un informe 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 En el informe preparado por los arquitectos navales y los ingenieros marinos se llegó a la conclusión de que, dada la falta de pruebas de fugas de hidrocarburos de los restos del naufragio, la probabilidad mínima de que se produjeran nuevas fugas en vista de la disposición del naufragio en relación con el lecho del mar y de las corrientes dominantes en la zona, que fluyen hacia el noreste, si quedaran restos de hidrocarburos que pudieran emanar del naufragio, probablemente serían arrastrados desde este punto hasta el mar de Japón a través del estrecho de Corea. En el informe se señaló que era improbable que llegaran a depositarse cantidades considerables de hidrocarburos en la península de Corea^{<6>}.

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

<6> Para obtener un resumen más detallado del informe, véase el documento IOPC/NOV21/3/6.

- 7.4 En la conclusión del informe se afirmó también 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.
- 7.5 Después de recibir el informe, 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 habían emitido 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.
- 7.6 En 2022 se informó al Fondo de 1992 de que a finales de 2021 se había adjudicado un contrato a una compañía de salvamento japonesa para la extracción de los restos de fueloil pesado y diésel que pudieran haber quedado en el naufragio.

La operación de extracción del combustible líquido

- 7.7 En diciembre de 2021 dio inicio la operación de extracción del combustible líquido mediante el proceso de perforación en caliente^{<7>}, ejecutada por buzos desde una campana de buceo suspendida a una profundidad de 80 metros. En total se extrajeron 29,5 toneladas de hidrocarburos de los tanques de combustible^{<8>}. Los trabajos concluyeron el 28 de diciembre de 2021 sin que se produjeran fugas de hidrocarburos del lugar del naufragio. En el informe de la extracción del combustible líquido se observa que la carga de asfalto se había solidificado y que se consideraba que era imposible recuperarla por los medios convencionales.
- 7.8 En el informe se concluyó que el naufragio continúa asentándose y que probablemente llegue a desaparecer en el lecho del mar, que no representa un riesgo para la seguridad de la navegación ni para el medio marino y que no es necesario sacarlo ni es posible hacerlo con los medios tecnológicos actuales.

El coste de la operación de extracción del combustible líquido

- 7.9 Se informó de que el coste total de los trabajos de extracción del combustible líquido asciende aproximadamente a USD 10 millones, suma inferior a la cuantía disponible del asegurador con arreglo al STOPIA 2006. Al 7 de agosto de 2023 el Fondo de 1992 no había recibido reclamaciones por los costes incurridos.
- 7.10 Una vez concluidos los trabajos de extracción del combustible líquido y de acuerdo con las conversaciones mantenidas anteriormente con la ciudad de Yeosu, los abogados del propietario del buque/asegurador confiaban en que se levantaría la orden de remoción del naufragio. Sin embargo, debido a cambios de personal, el alcalde interino de la ciudad de Yeosu no quiso ajustarse a los planes de su predecesor en vista de la elección pendiente del nuevo alcalde de la ciudad, quien posteriormente tomó posesión de su cargo en julio de 2022. Los abogados del propietario del buque

<7> Los buzos acoplaron válvulas a la plancha del casco del naufragio en el exterior de los tanques de combustible para bombear agua de mar caliente a fin de hacer circular los hidrocarburos, que no fluían fácilmente debido a la fría temperatura del agua de mar.

<8> En el momento del hundimiento se informó de que los seis tanques de fueloil y los dos tanques de dieseloil a bordo del buque contenían aproximadamente 33 toneladas de hidrocarburos.

trataron de entablar conversaciones con el nuevo alcalde de la ciudad de Yeosu para discutir la posibilidad de levantar la orden de remoción del naufragio.

- 7.11 En junio de 2022, cuando el nuevo alcalde de la ciudad asumió su cargo, se designó un panel de tres expertos (el "panel"), conformado por el Servicio de Guardacostas, el Ministerio de Asuntos Marítimos y Pesca, y la Asociación de Construcción Naval y Oceánica de Corea. Su tarea era analizar el asunto y expresar su opinión respecto de si debía levantarse la orden de remoción de los restos del naufragio. Se dio por entendido que la ciudad de Yeosu seguiría las recomendaciones del panel, pero este también solicitó el aporte de un experto externo que era profesor universitario, lo cual implicaba una posible remisión de la decisión a este tercer experto..
- 7.12 Al enterarse de esto, el UK P&I Club solicitó que la ciudad de Yeosu emitiera una carta oficial en la que declarase que su decisión final respecto del levantamiento de la orden de remoción de los restos del naufragio estaría supeditada a la opinión del experto. Al 7 de agosto de 2023, unos seis meses después de realizada la solicitud, no ha habido respuesta de la ciudad de Yeosu, por lo que sigue sin saberse qué plazo requerirá la ciudad de Yeosu para determinar si se levantará no la orden de remoción de los restos del naufragio.
- 7.13 Los abogados del Fondo de 1992 han señalado que, debido a la demora en la respuesta de la ciudad de Yeosu, no es posible determinar si se podrá levantar la orden de remoción y, en caso de que así sea, cuándo, ya que la conclusión de este asunto dependerá del resultado de los debates entre el propietario del buque/asegurador y la ciudad de Yeosu, y del avance de los procedimientos del tribunal de apelación.

8 Consideraciones del Director

- 8.1 El Director toma nota de que se efectuó una operación para extraer el combustible líquido de los restos del naufragio y que, al 7 de agosto de 2023, la orden de remoción del naufragio sigue vigente. 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 tiene presente que, al 7 de agosto de 2023, no se han presentado al Fondo de 1992 reclamaciones por el coste de los trabajos de extracción del combustible líquido y que, en todo caso, la cuantía que corresponda (según se informa, una suma aproximada de USD 10 millones) no debería exceder el límite del STOPIA 2006, de 20 millones de DEG (USD 26,6 millones).
- 8.3 El Director también toma nota de 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 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.
