



SINIESTROS QUE AFECTAN AL FONDO DE 1992

Nº 7 KWANG MIN

Nota del Director

Resumen: El buque tanque coreano *Nº7 Kwang Min* abordó al pesquero coreano *Chil Yang Nº1* en el puerto de Busan, República de Corea, tras lo que se derramaron 64 toneladas de fuel oil pesado aproximadamente. El *Nº7 Kwang Min* no tenía seguro de responsabilidad por contaminación, el propietario del buque tenía muy pocos bienes. El valor del *Nº7 Kwang Min*, construido en 1977, fue tal que el importe de su venta sería insuficiente para cubrir las reclamaciones de indemnización por contaminación de hidrocarburos que se deriven del siniestro. Por lo tanto, y en opinión de su Director, el Fondo de 1992 es responsable de pagar la indemnización por la contaminación de hidrocarburos que se deriven del siniestro. El Fondo ha recibido reclamaciones de indemnización por valor de £1,2 millones, en lo que respecta a los costes de limpieza y de medidas preventivas, y por un total de £455 000 por parte de los sectores de pesca y maricultura y de los propietarios de restaurantes con tanques de mariscos vivos. Se está evaluando el grueso de tales reclamaciones.

Medida que ha de adoptarse: Decidir si se ha de autorizar al Director a efectuar la transacción y pago de las reclamaciones que se deriven del presente siniestro en nombre del Fondo de 1992.

1 El siniestro

- 1.1 El 24 de noviembre de 2005, el buque tanque coreano *Nº7 Kwang Min* (161 AB) abordó al pesquero coreano *Chil Yang Nº1* (139 AB) en el puerto de Busan, República de Corea. Como consecuencia de la avería ocasionada en uno de los tanques de carga se derramó un total de 64 toneladas de fuel oil pesado. El resto del hidrocarburo que el *Nº7 Kwang Min* llevaba a bordo se transfirió a otros buques. El *Nº7 Kwang Min* se llevó posteriormente a un astillero de Busan.
- 1.2 El Fondo de 1992 encomendó a un equipo de inspectores y peritos coreanos la vigilancia de las tareas de limpieza y la investigación de las repercusiones potenciales de la contaminación por hidrocarburos en los sectores de pesca y maricultura.

2 Operaciones de limpieza

- 2.1 La Policía Marítima Coreana, la Korean Marine Pollution Response Corporation y siete contratistas privados de limpieza movilizaron sin demora 36 buques de lucha contra la contaminación del mar. Se tendieron barreras de contención para proteger las instalaciones del puerto, tales como astilleros y mercados de pescado, así como los cascos de un cierto número de buques que estaban atracados en el puerto. A raíz de tan rápida respuesta se atajaron mayores daños y perjuicios a la propiedad y otras pérdidas económicas. La mayoría de los recursos de limpieza del agua del mar se retiraron del lugar del siniestro el 27 de noviembre de 2005.
- 2.2 El resto de los hidrocarburos derramados, junto con considerables cantidades de desechos bañados en hidrocarburo, quedaron encallados en las costas occidentales y meridionales de la isla de Yeongdo. Unos 5 Km de costa formada de rocas, cantos rodados y guijarros quedaron contaminados en mayor o menor grado. El propietario del buque designó cuatro contratistas privados para que acometieran las operaciones de limpieza de las costas y para que quitaran la mayor parte de los hidrocarburos, con medios y métodos manuales, fundamentalmente, y quitaran las manchas y residuos con lavado por chorros de agua a gran presión. Algunas secciones de la costa contaminada por hidrocarburos eran acantilados, lo que dificultó el acceso tanto por tierra como por mar. Una nave consiguió aterrizar en la isla y descargar una excavadora con miras a construir una carretera temporal y una calzada terraplenada para facilitar el traslado por gabarra del hidrocarburo recogido. Las operaciones de limpieza de las costas se terminaron el 18 de enero de 2006.

3 Repercusiones del derrame

- 3.1 Los hidrocarburos a la deriva contaminaron los cascos de un cierto número de los buques incluidos aquéllos dedicados a las operaciones de limpieza.
- 3.2 Algunas de las costas afectadas son las zonas de pesca de aldeas locales, en las que unas 80 mujeres buceadoras, que se dedican a la recogida de especies de fauna y flora en zonas pre-litorales, tuvieron que interrumpir sus actividades.
- 3.3 Los hidrocarburos afectaron también a un cierto número de operaciones de maricultura de algas (algas undaria pinatífida y quelpo) al pasar por las estructuras de sustentación, contaminando boyas y cables. No obstante, y gracias a la rápida limpieza o sustitución de los equipos contaminados por hidrocarburos, los cultivos de algas marinas no sufrieron daños mayores.
- 3.4 Seis restaurantes de pescado y mariscos notificaron de la supuesta muerte de peces como consecuencia de la entrada de hidrocarburos por las tomas de agua del mar con que se abastecen los acuarios en los que se les mantenía.

4 Aplicabilidad del Convenio del Fondo de 1992

- 4.1 El monto límite aplicable al *Nº7 Kwang Min*, en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, es de 4,51 millones de DEG (£3,8 millones).
- 4.2 El Ministerio de Asuntos Marítimos de Corea informó al Fondo de 1992 en el mes de diciembre que el *Nº7 Kwang Min* no estaba asegurado contra responsabilidad por contaminación. El Ministerio declaró también que el propietario del buque tenía muy pocos bienes y que el valor del *Nº7 Kwang Min*, construido en 1977, era tal que el importe de su venta sería insuficiente para cubrir las reclamaciones de indemnización por contaminación de hidrocarburos que se deriven del siniestro. El Fondo de 1992 se encuentra, sin embargo, investigando la situación financiera en que se encuentra el propietario del buque.
- 4.3 Dado que el buque no estaba asegurado contra responsabilidad y los escasos bienes del propietario del buque, es improbable que los mismos sean capaces de cumplir con sus obligaciones contraídas en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 e indemnizar plenamente a las personas por los daños y perjuicios sufridos como consecuencia de la contaminación por hidrocarburos que se derivan de dicho siniestro.

- 4.4 Si bien el monto total de las reclamaciones admisibles será inferior al monto de limitación aplicable al caso del N°7 *Kwang Min*, el Fondo de 1992, en opinión del Director, será, por ende, responsable de abonar indemnización de conformidad con el Artículo 4.1 b) del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992.
- 4.5 El artículo 7.4 del Reglamento interior del Fondo de 1992 indica que cuando el Director esté seguro de que el Fondo de 1992 es responsable en virtud del Convenio de 1992 de pagar indemnización de daños debidos a contaminación podrá, sin la aprobación previa de la Asamblea, efectuar la transacción definitiva de cualquier reclamación, si estima que el coste total para el Fondo de 1992 de liquidar todas las reclamaciones que se deriven del siniestro pertinente no excederá probablemente de 2,5 millones de DEG. El Director podrá en cualquier caso proceder a la liquidación y pago definitivos de las reclamaciones de indemnización presentadas por particulares o pequeñas empresas hasta una cuantía total de 1 millón de DEG respecto de un determinado siniestro. La fecha de conversión aplicable será la del siniestro en cuestión.
- 4.6 Basándose en la tasa de cambio DEG/Won del 24 de noviembre de 2005, la fecha en que acaeció el siniestro, el límite financiero que el Director tiene que considerar en virtud del artículo 7.4 es de 3 700 millones de Won. Los peritos del Fondo han indicado que, en su opinión, el total de las reclamaciones que emanan del siniestro no excederá de dicha cifra. Así pues, el Director estimó que tenía la autoridad necesaria para liquidar definitivamente todas las reclamaciones que se deriven del siniestro en cuestión. Puede que el Comité Ejecutivo desee, no obstante, ratificar la postura adoptada por el Director.

5 Reclamaciones de indemnización

- 5.1 Al 1 de febrero de 2006, el Fondo de 1992 ha recibido ocho reclamaciones por un total de 2 107 millones de Won (£1,2 millones) respecto de los costes de limpieza y de las medidas preventivas. Tres de tales reclamaciones, por un monto total de 239 millones de Won (£139 000), se han liquidado definitivamente abonando 237 millones de Won (£138 000).
- 5.2 Seis restaurantes de pescado y mariscos situados en la costa en la que se sufrió la contaminación presentaron reclamaciones por la supuesta muerte de peces como consecuencia de la entrada de hidrocarburos por las tomas de agua del mar con que se abastecen los tanques en los que se les mantiene. Los restaurantes reclaman también por las pérdidas que se derivan de la cancelación de reservas, un mes de lucro cesante y otros daños sin especificar. El monto total que reclaman alcanza los 163 millones de Won (£95 000). Con miras a determinar si los hidrocarburos entraron al acuario del restaurante, los peritos del Fondo designaron buceadores para que inspeccionaran sus tomas de agua del mar, que se situaban a profundidades comprendidas entre 2 y 0,8 metros de agua. Los buceadores notificaron no haber encontrado evidencia alguna de presencia de hidrocarburos. Por lo tanto, el Fondo desestimó las reclamaciones por las supuestas pérdidas derivadas de la muerte de peces. Si bien los demandantes no pudieron demostrar ninguna cancelación de reservas, sí facilitaron los registros de las ventas correspondientes a varias semanas anteriores y posteriores al siniestro. El examen de tales registros no arrojó que se sufrieran pérdidas significativas en las semanas que siguieron al siniestro. En lo tocante a las pérdidas sin especificar, los peritos del Fondo tomaron nota de que tanto los propietarios como la plantilla de los restaurantes habían acometido voluntariamente la limpieza de la costa frente a sus restaurantes durante un periodo de dos días. El Director estimó que tales actividades constituían medidas preventivas y prudentes y, por ende, el Fondo aprobó los costes por concepto de operaciones de limpieza por un total de 3,1 millones de Won (£1 800).
- 5.3 El Fondo ha recibido reclamaciones de pesquerías y mariculturas por un total de 618 millones de Won (£360 000) que se están evaluando.

6 Medidas que ha de adoptar el Comité Ejecutivo

Se invita al Comité Ejecutivo a:

- a) Tomar nota de la información que se recoge en el presente documento;

- b) decidir si se ha de autorizar al Director a efectuar la transacción y pago de las reclamaciones que se deriven del presente siniestro; y
 - c) encomendar al Director las instrucciones que pueda estimar oportunas al respecto de este siniestro.
-