



SINIESTROS QUE AFECTAN AL FONDO DE 1992

TRES SINIESTROS EN COREA

Duck Yang, Kyung Won y Jeong Yang

Nota del Director

Resumen:

Duck Yang: El buque tanque costero se hundió tras abordar a una gabarra y la pared de un muelle en el puerto de Busán. Un derrame de aproximadamente 300 toneladas de fueloil se extendió por todos los confines del puerto, causando interrupción en las operaciones portuarias y la contaminación de los cascos de más de 100 buques.

Kyung Won: La gabarra sin propulsión encalló en el rompeolas de un pequeño puerto pesquero, derramando unas 100 toneladas de fueloil pesado. Quedaron contaminados unos 17 km. de litoral en diversos grados, impactando pesquerías y maricultura. La gabarra no tenía ningún seguro de responsabilidad. Se han liquidado y pagado todas las reclamaciones con respecto a la limpieza y las medidas preventivas.

Jeong Yang: El buque tanque costero *Jeong Yang* abordó al buque tanque costero *Sung Hae* cerca de Yeosu, provocando un derrame de unas 700 toneladas de combustible pesado. Como resultado de la combinación de mareas favorables y una respuesta eficaz por parte de los operadores de la terminal petrolera cercana, se contuvo y recuperó en el mar la mayor parte de los hidrocarburos y, por consiguiente, la contaminación de la costa fue limitada y tuvo escasas repercusiones en la pesca y la maricultura.

Medidas que han de adoptarse:

Decidir si se ha de autorizar al Director a que liquide las reclamaciones resultantes del siniestro del *Jeong Yang*.

1 Duck Yang

(12 de septiembre de 2003)

1.1 El siniestro

1.1.1 Las estachas de amarre del buque tanque coreano *Duck Yang* (149 AB) se rompieron en el puerto de Busán (República de Corea), a consecuencia de fuertes vientos y marejada creados por el tifón 'Maemi'. El buque abordó a una gabarra y la pared de un muelle en el embarcadero central del puerto

antes de acostarse y hundirse. El capitán del buque y el jefe de máquinas fueron dados por desaparecidos. Unas 300 toneladas estimadas de fueloil pesado se derramaron de dos tanques de carga cuyas tapas de registro estaban abiertas y de otro tanque de carga cuyo forro exterior se había perforado.

- 1.1.2 El propietario del buque contrató a una empresa local de salvamento, que logró izar el buque del agua por medio de grúas flotantes. Los hidrocarburos restantes a bordo fueron transferidos entonces a otro buque tanque.
- 1.1.3 El *Duck Yang* tenía un seguro de responsabilidad por contaminación de la Korea Shipping Association (KSA). Aunque la KSA no es miembro del Grupo Internacional de Clubes P&I, la Asociación estuvo de acuerdo con la propuesta del Fondo de 1992 de aplicar el Memorando de Entendimiento suscrito por éste y por el Grupo Internacional de Clubes P&I en virtud del cual las dos partes impartirían conjuntamente instrucciones a los inspectores y peritos para el control de la limpieza y la asistencia en la evaluación de las reclamaciones de indemnización por daños debidos a la contaminación. Se ha designado un equipo de inspectores y de peritos coreanos para que lleven a cabo esta labor en nombre de la KSA y del Fondo de 1992.
- 1.1.4 Los hidrocarburos se extendieron por todos los confines del puerto de Busán, a consecuencia de lo cual quedaron contaminados los cascos de más de 100 buques. La limpieza de los cascos de algunos buques resultó difícil debido a la accesibilidad restringida entre los buques y las paredes de los muelles, y los cambios en francobordo de los buques al cargar o descargar el cargamento.
- 1.1.5 Varios embarcaderos resultaron tan contaminados que los buques no pudieron atracar hasta que se limpiaron.
- 1.1.6 A consecuencia del confinamiento de los hidrocarburos en las zonas portuarias, el impacto en las pesquerías fue mínimo. No obstante, varios restaurantes de marisco crudo, que extraen agua del mar para sus tanques de retención, tuvieron que interrumpir su actividad debido a la presencia de hidrocarburos.

1.2 Operaciones de limpieza

- 1.2.1 La Policía Marítima, la Armada y varios contratistas comerciales movilizaron una flota de 27 naves de respuesta a la contaminación para contener los hidrocarburos que se habían derramado.
- 1.2.2 Las operaciones de limpieza en el mar terminaron el 20 de septiembre de 2003, pero la limpieza de los embarcaderos, rompeolas y otras estructuras de origen industrial no concluyó hasta mediados de octubre.

1.3 Reclamaciones de indemnización

- 1.3.1 El límite aplicable al *Duck Yang* conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 es de 3 millones de DEG (£2,5 millones).
- 1.3.2 En su 22ª sesión, celebrada en octubre de 2003, el Comité Ejecutivo autorizó al Director a liquidar reclamaciones derivadas del siniestro en la medida en que no den lugar a cuestiones de principio que no hayan sido previamente examinadas por los órganos rectores de los Fondos (documento 92FUND/EXC.22/14, párrafo 3.11.10).
- 1.3.3 Se han evaluado las reclamaciones con respecto a los costes de las medidas preventivas y de la limpieza de los cascos de más de 100 buques, por un total de Won 3 695 millones (£1,7 millones) en Won 2 883 millones (£1,4 millones). Las reclamaciones por un total de Won 46 millones (£22 000) por daños causados a bienes y por pérdidas económicas resultantes de la interrupción de las operaciones de los buques en el puerto de Busán se han evaluado en Won 43 millones.
- 1.3.4 Se esperan más reclamaciones por daños a bienes y pérdidas económicas consiguientes. Por lo tanto, es demasiado pronto para saber si la cuantía total de las reclamaciones resultantes de este siniestro excederá de la cuantía de limitación aplicable al *Duck Yang*.

2 Kyung Won

(12 de septiembre de 2003)

2.1 El siniestro

- 2.1.1 La gabarra tanque coreana *Kyung Won* (144 AB), estando amarrada cerca del puerto de Gwangyang, islas de Namhae, República de Corea, encalló en el rompeolas de la aldea de Yu Po cuando pasaba el tifón 'Maemi'. Aproximadamente 100 toneladas de fueloil pesado se derramaron de un tanque de carga agrietado antes de que un contratista pudiera sellar las grietas y transferir los hidrocarburos restantes. El 14 de septiembre de 2003 la gabarra fue remolcada a un astillero de Busán para efectuar reparaciones.
- 2.1.2 El Fondo de 1992 ha designado un equipo de inspectores y de peritos coreanos para controlar las operaciones de limpieza e investigar el impacto de la contaminación en las pesquerías y maricultura.
- 2.1.3 Quedaron contaminados por los hidrocarburos aproximadamente 14 km. de litoral, a lo largo del cual se sitúan 17 aldeas de pescadores, de los cuales seis km. sufrieron un fuerte impacto. Las orillas consisten en una mezcla de arena, guijarros y rocas, así como rompeolas y escolleras.
- 2.1.4 Las actividades de pesca y maricultura emprendidas en la zona comprenden la recogida intermareal de productos marinos, pesca costera con naves, y redes fijas, cetarias y criaderos en tierra que producen una serie de productos marinos. Muchas de estas actividades sufrieron también los efectos directos del tifón.

2.2 Operaciones de limpieza

- 2.2.1 La Policía Marítima, un contratista privado de limpieza y la Korean Marine Pollution Response Corporation (KMPRC) desplegaron 31 naves de respuesta para emprender las operaciones de limpieza. Estas operaciones terminaron el 17 de septiembre, quedando los hidrocarburos restantes atrapados en las orillas.
- 2.2.2 Dos contratistas de limpieza privados que trabajaron bajo la dirección de la KMPRC organizaron las operaciones de limpieza de la costa, que fueron llevadas a cabo por mano de obra local de las comunidades pesqueras afectadas. Dichas operaciones finalizaron a mediados de diciembre de 2003.

2.3 Aplicabilidad del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y del Convenio del Fondo de 1992

- 2.3.1 El *Kyung Won*, que fue construido en 1986, era una gabarra sin propulsión apta para la navegación marítima que comprendía seis tanques de carga, uno de los cuales tenía instalados serpentines de calefacción, una caseta de popa, dos generadores y una caldera. Cada tanque de carga tiene su registro y línea de carga separados.
- 2.3.2 En el momento del siniestro el *Kyung Won* no estaba inscrito en ninguna sociedad de clasificación y no tenía ningún seguro de responsabilidad. Parece que el seguro de responsabilidad terminó en mayo de 2002 cuando el propietario del buque se declaró en quiebra, y desde entonces los antiguos empleados del propietario del buque habían seguido explotando la nave como gabarra de suministro.
- 2.3.3 En su 22ª sesión, celebrada en octubre de 2003, el Comité Ejecutivo autorizó al Director a liquidar reclamaciones de indemnización resultantes del siniestro del *Kyung Won* en la medida en que estas no planteen cuestiones de principios que los órganos rectores de los Fondos no hayan examinado previamente. El Comité decidió asimismo que, puesto que el *Kyung Won* no tenía seguro de responsabilidad por contaminación y era poco probable que el propietario del buque contase con los recursos financieros para efectuar pagos de indemnización significativos, el Fondo de 1992 debería pagar las reclamaciones liquidadas incluso si el propietario del buque no había efectuado ningún pago. (documento 92FUND/EXC.22/14, párrafos 3.11.17 - 3.11.18).

2.4 Reclamaciones de indemnización

- 2.4.1 Se han pagado y liquidado en Won 2 921 millones (£1,3 millones) reclamaciones por un total de Won 3 117 millones (£1,5 millones) con respecto a los costes de limpieza y de las medidas preventivas. No se esperan más reclamaciones en estas categorías.
- 2.4.2 En febrero de 2004 el Fondo recibió reclamaciones de 18 asociaciones de pesquerías de aldeas con respecto a pérdidas en los sectores de la pesca y la maricultura. La cuantía total reclamada asciende a Won 3 268 millones (£1,6 millones). Los peritos coreanos del Fondo están evaluando estas reclamaciones.

2.5 Examen de las medidas que se pueden adoptar contra el propietario del buque

- 2.5.1 En noviembre de 2003, el Director examinó si el Fondo debiese registrar el embargo del *Kyung Won*, con vistas a obtener la recaudación de la subasta pública del buque en el caso de que el Fondo obtuviese un sentencia contra el propietario del buque en lo que respecta a las reclamaciones subrogadas del Fondo. Tal registro de embargo impediría al propietario vender el buque pero permitiría al mismo tiempo que el buque prosiguiese sus actividades comerciales.
- 2.5.2 Antes de decidir si se debe proseguir con el registro de embargo, el Director encargó a los abogados coreanos del Fondo que estimasen el valor del *Kyung Won*. En diciembre de 2003, los abogados del Fondo informaron al Director de que el valor del *Kyung Won* oscilaba entre 70 y 80 millones de Won (£33 000 – £38 000) y de que el propietario había hipotecado el buque por Won 50 millones (£23 000). En vista de los costos que entraña probablemente proceder a una reclamación y del valor limitado del *Kyung Won* en relación con el riesgo total de las reclamaciones del Fondo de 1992, el Director decidió que no tenía sentido que el Fondo embargase el buque en relación con una posible reclamación subrogada.

3 Jeong Yang

(23 de diciembre de 2003)

3.1 El siniestro

- 3.1.1 Poco después de que zarpara de la terminal L-G Caltex cerca de Yeosu (República de Corea), el buque tanque coreano *Jeong Yang* (4 061 AB), que iba cargado, abordó al buque tanque coreano *Sung Hae* (5 914 AB), que no llevaba carga. A consecuencia del abordaje se abrieron brechas en dos de los tanques de carga, lo que provocó el derrame de unas 700 toneladas de fueloil pesado. Mientras trataba de evitar el abordaje, el *Jeong Yang* encalló en una orilla fangosa pero se puso a flote de nuevo con la ayuda de un remolcador. El cargamento restante a bordo del *Jeong Yang* fue descargado el 24 de diciembre de 2003.
- 3.1.2 Debido al elevado punto de fusión de los hidrocarburos y a la temperatura ambiente del mar, los hidrocarburos derramados se solidificaron y se transformaron en masas compactas de hasta 10 cm. de espesor. La marea empujó los hidrocarburos hacia la terminal desde la que había zarpado el buque, lo que permitió al personal de la terminal contener la mayor parte de los mismos utilizando una barrera flotante desplegada permanentemente.
- 3.1.3 En un trecho de 4 km. de la costa de la isla de Myodo, situada al norte de la terminal, y en un trecho de 22 km. del litoral de Namhaedo, al este de la terminal, quedaron atrapadas bolas de alquitrán de hasta 20 cm. de diámetro.
- 3.1.4 El *Jeong Yang* estaba inscrito en la Sveriges Angfartygs Assurans Förening (Swedish Club) y el *Sung Hae* en la United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Limited.
- 3.1.5 El Swedish Club y el Fondo de 1992 designaron conjuntamente peritos coreanos para supervisar las operaciones de limpieza y prestar asistencia en la evaluación de las reclamaciones de indemnización de daños debidos a contaminación. Un perito de la International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF) viajó a Corea el 23 de diciembre de 2003.

3.2 Operaciones de limpieza

- 3.2.1 A fin de hacer frente a los hidrocarburos en el agua se movilizaron unos 60 buques, entre los que cabe citar naves especializadas en lucha contra la contaminación y buques pesqueros. Debido a la naturaleza de los hidrocarburos se utilizaron métodos mecánicos de recolección consistentes en cucharones de almejas y palas cargadoras de ataque frontal instaladas en gabarras. Al 31 de diciembre de 2003 se había recuperado todos los hidrocarburos que se hallaban dentro de la barrera flotante en la terminal y otros hidrocarburos flotantes, y había comenzado la limpieza y el repliegue del equipo.
- 3.2.2 Se desplegaron barreras flotantes alrededor de las tomas de agua del mar de tres centrales eléctricas y una acería situadas al norte de la terminal. La limpieza manual de las costas se llevó a cabo rápida y eficazmente debido a la naturaleza sólida de los hidrocarburos, que impidió que se extendieran en superficies y que penetrasen en los sedimentos de la playa.
- 3.2.3 Se han recogido unas 590 toneladas de desechos líquidos y 755 toneladas de desechos sólidos como resultado de las operaciones de limpieza. De conformidad con las leyes coreanas, está prohibido el reprocesamiento, y el reciclaje de los desechos oleosos, y por consiguiente todos los desechos deben ser incinerados.

3.3 Impacto del derrame

- 3.3.1 A consecuencia del éxito de la contención de la mayor parte de los hidrocarburos en la terminal, el impacto del derrame en las pesquerías y la maricultura fue limitado.
- 3.3.2 El despliegue de barreras flotantes en torno a las tomas de agua del mar se llevó a cabo con éxito y por lo tanto no fue necesario cerrar ninguna de las centrales eléctricas ni la acería.

3.4 Reclamaciones de indemnización

- 3.4.1 Al 5 de febrero de 2004 no se había presentado ninguna reclamación de indemnización. Los peritos coreanos designados por el Swedish Club y el Fondo de 1992 han estimado, de forma muy preliminar, que los costos de la limpieza ascenderán aproximadamente a Won 3 700 millones (£1,7 millones). Se prevé que se presenten algunas reclamaciones por daños ocasionados a bienes y por pérdidas económicas.
- 3.4.2 La cuantía de limitación aplicable al *Jeong Yang* de conformidad con el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 es de 4,5 millones de DEG (£3,8 millones). Es demasiado pronto para predecir si la cuantía total de reclamaciones excederá de dicha suma. No obstante, el Comité Ejecutivo puede tener a bien autorizar al Director a liquidar reclamaciones derivadas de este siniestro en la medida en que no planteen cuestiones de principio que no hayan sido examinadas previamente por los órganos rectores de los Fondos.

4 Medidas que debe adoptar el Comité Ejecutivo

Se invita al Comité Ejecutivo a que tenga a bien:

- a) Tomar nota de la información que consta en el presente documento; y
 - b) decidir si se debe autorizar al Director a liquidar reclamaciones con respecto al siniestro del *Jeong Yang*.
-