



FONDO INTERNACIONAL
DE INDEMNIZACIÓN DE
DAÑOS DEBIDOS A LA
CONTAMINACIÓN POR
HIDROCARBUROS 1992

COMITÉ EJECUTIVO
38ª sesión
Punto 3 del orden del día

92FUND/EXC.38/11
10 septiembre 2007
Original: INGLÉS

SINIESTROS QUE AFECTAN AL FONDO DE 1992

OTROS SINIESTROS

Nota del Director

Resumen:

Dolly

En octubre de 2006, el Fondo de 1992 pagó la cantidad de €1 457 753 (£990 000) al Gobierno francés para liquidar definitivamente todas las pérdidas resultantes del siniestro acaecido al buque *Dolly*. A consecuencia de la liquidación de la reclamación, el Gobierno francés retiró su acción judicial contra el Fondo de 1992.

Nº7 Kwang Min

El Fondo ha liquidado todas las reclamaciones de indemnización resultantes de este siniestro, excepto dos, por un total de £1,1 millones. Los dos demandantes han incoado procesos judiciales contra los propietarios de los dos buques que intervinieron en el siniestro, el *Nº7 Kwang Min* y el *Nº1 Chil Yang*.

El propietario del *Nº1 Chil Yang* ha constituido un fondo de limitación de conformidad con las leyes de Corea. En agosto de 2007, el Tribunal de limitación evaluó las reclamaciones contra el propietario del *Nº1 Chil Yang*. Se prevé que el Fondo recuperará el 97,35% del fondo de limitación, que asciende a Won 122 millones (£64 000).

El propietario del *Nº7 Kwang Min* cuenta con pocos activos financieros. Es probable que los gastos judiciales de un recurso contra el propietario superen con creces toda suma que el Fondo de 1992 pueda recobrar. Por lo tanto, el Director recomienda al Fondo no entablar un recurso contra el propietario del *Nº7 Kwang Min*.

Medida que ha de adoptarse:

Dar al Director las instrucciones oportunas respecto del recurso contra el propietario del *Nº7 Kwang Min*.

1 *Dolly*

El siniestro

- 1.1 El buque *Dolly* (289 GT), matriculado en Dominica, transportaba unas 200 toneladas de asfalto cuando se hundió el 5 de noviembre de 1999 a 20 metros de profundidad en la Bahía Robert (Martinica).
- 1.2 Existe un parque natural, un arrecife de coral y maricultura cerca del lugar de la encalladura, y en la zona se practica la pesca artesanal. Se temía que la pesca y la maricultura fuesen afectadas si escapase asfalto.
- 1.3 El *Dolly* era al principio un buque de carga general, pero se le habían instalado tanques especiales para transportar asfalto, junto con un sistema de calentamiento de la carga. El buque no tenía ningún seguro de responsabilidad. El propietario es una empresa de Santa Lucía.
- 1.4 Las autoridades ordenaron al propietario del buque que retirase los restos del naufragio, pero éste no cumplió la orden, probablemente debido a que carecía de recursos económicos.

Definición de 'buque'

- 1.5 En enero de 2001, el Comité Ejecutivo consideró la cuestión de si el *Dolly* estaba comprendido dentro de la definición de 'buque' a la luz de la información que las autoridades francesas habían facilitado al Fondo de 1992, incluidos los planos originales y un croquis que indicaba las modificaciones que posteriormente se hicieron al buque. Los peritos del Fondo de 1992 expresaron la opinión de que, aunque el *Dolly* había sido proyectado originalmente como nave de carga general, posteriormente había sido adaptado para el transporte de hidrocarburos a granel como carga, y que, por consiguiente, estaba comprendido dentro de la definición de 'buque' estipulada en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992. El Comité decidió que el *Dolly* estaba comprendido dentro de esa definición (Informe Anual de 2006, páginas 80 a 82).

Medidas para prevenir la contaminación

- 1.6 Como el propietario del buque no adoptó ninguna medida para prevenir la contaminación, las autoridades francesas dispusieron la retirada de 3,5 toneladas de combustible líquido y pidieron a tres empresas internacionales de salvamento que investigaran qué medidas se podían adoptar para eliminar la amenaza de contaminación por la carga de asfalto. Estas compañías presentaron sus propuestas sobre la base de inspecciones por buzos del buque hundido efectuadas en octubre y noviembre de 2000. Las autoridades francesas facilitaron al Fondo de 1992 copias de las propuestas.
- 1.7 Dos de las empresas propusieron retirar los tanques de asfalto intactos y dejar los restos del naufragio en su actual posición. Ambas empresas calcularon que el coste de tal operación sería del orden de US\$1,5 millones (£750 000)^{<1>}. La tercera empresa propuso adrizar el buque hundido y volver a ponerlo a flote con su carga a bordo, tras de lo cual sería extraído el asfalto y se hundirían intencionadamente los restos del naufragio en aguas profundas. Se calculaba que el coste de este método sería del orden de US\$950 000 (£470 000).
- 1.8 En julio de 2001, el Comité concordó con el parecer del Director en el sentido de que, en vista de que el naufragio se había producido en una zona ambientalmente sensible, una operación para eliminar la amenaza de contaminación por el asfalto constituiría en principio 'medidas preventivas' según se definen en los Convenios de 1992. El Comité encargó al Director que examinase con los peritos del Fondo de 1992 y las autoridades francesas las medidas propuestas para eliminar el asfalto.

<1>

En el presente documento la conversión del dólar se ha efectuado sobre la base del tipo de cambio al 30 de agosto de 2007 (US\$1 = £0,497), excepto en lo que respecta a los pagos realizados por el Fondo de 1992 cuando la conversión se ha efectuado al tipo de cambio en la fecha de pago.

- 1.9 Los peritos del Fondo de 1992 examinaron los métodos propuestos y expresaron la opinión de que la propuesta de la tercera empresa era preferible por motivos tanto técnicos como de coste. Las autoridades francesas han indicado que están a favor de volver a poner a flote los restos del naufragio antes de extraer la carga, y a continuación desguazarlos en tierra, pero que están dispuestas a estudiar otras posibilidades.
- 1.10 En julio de 2001, el Director informó al Gobierno francés de la opinión de los peritos del Fondo sobre las diversas opciones. El Director subrayó también que cualesquiera reclamaciones presentadas por las autoridades francesas respecto a las operaciones en los restos del naufragio del *Dolly* serían examinadas frente a los criterios de admisibilidad del Fondo, y que éste no autorizaría los costes de la operación antes de que se emprendieran los trabajos.
- 1.11 En septiembre de 2002, el Gobierno francés informó al Fondo de 1992 de que, habida cuenta de la previsión de costes de las operaciones, se había hecho un anuncio de licitaciones por medio del Diario Oficial de las Comunidades Europeas.
- 1.12 En agosto de 2004, las autoridades francesas informaron al Fondo que se había otorgado un contrato a un consorcio constituido por una empresa francesa de buzos y los gerentes de una marina de yates en Martinica. La intención original había sido adrizar el buque en el fondo marino antes de retirar de la bodega del buque los tres tanques de carga que contenían el asfalto, después de lo cual los tanques serían remolcados a dique seco en Fort de France para extraer el asfalto. El coste total de la operación se ha estimado aproximadamente en €1 millón (£677 000)^{<2>}.
- 1.13 Las operaciones comenzaron en octubre de 2004. Los intentos de adrizar el buque en el fondo marino fueron infructuosos, por lo que el contratista decidió abrirse paso por el costado y las planchas de cubierta del buque para poder acceder a los tres tanques que contenían el asfalto. Debido a las condiciones de mar gruesa y una serie de problemas prácticos imprevistos, retirar los tanques tomó más tiempo de lo proyectado y resultó más difícil de lo previsto. Para mediados de diciembre los contratistas habían retirado los tanques de la bodega con ayuda de bolsas de flotación y los habían colocado en el lecho marino cerca de los restos de naufragio, donde los dejaron hasta marzo de 2005 cuando las condiciones meteorológicas fueron más propicias para remolcar los tanques a dique seco.
- 1.14 Las operaciones se reanudaron en marzo de 2005 como se proyectó. Sin embargo, como consecuencia de problemas técnicos posteriores, no se completó el remolque de los tanques a tierra y la extracción del asfalto hasta julio de 2005.

Acciones judiciales

- 1.15 En octubre de 2002, el Gobierno francés entabló una acción judicial contra el propietario del buque y el Fondo de 1992 reclamando provisionalmente FFr1,2 millones o €32 000 (£157 000) por los costes de extracción del combustible líquido del *Dolly*. En el auto de comparecencia se indicó que se reclamarían costes adicionales por un importe superior a €2 millones (£1,3 millones) respecto a la retirada de la carga.

Novedades recientes

- 1.16 En marzo de 2006, el Gobierno francés presentó una reclamación de €1 388 361 (£940 000) por los costes de extracción del combustible líquido y del asfalto del buque hundido. En junio de 2006, la reclamación se incrementó a €1 457 753 (£990 000) para tener en cuenta los costes adicionales derivados de los problemas técnicos y meteorológicos.

^{<2>} La conversión del euro se ha efectuado sobre la base del tipo de cambio al 30 de agosto de 2007 (€ = £0,677).

- 1.17 El propietario del buque carece de recursos económicos para pagar indemnización. Como se mencionó en el párrafo 1.3, el buque no tenía ningún seguro de responsabilidad. Por estas razones, el Director decidió que el Fondo de 1992 indemnizase al Gobierno francés con arreglo al artículo 4.1 b) del Convenio del Fondo de 1992.
- 1.18 En octubre de 2006, el Fondo de 1992 pagó la cantidad de €1 457 753 (£990 000) al Gobierno francés para liquidar definitivamente todas las pérdidas resultantes del siniestro acaecido al *Dolly*. A consecuencia de la liquidación de la reclamación, el Gobierno francés retiró su acción judicial contra el Fondo de 1992.

2 Nº7 Kwang Min

El siniestro

- 2.1 El 24 de noviembre de 2005, el buque tanque coreano Nº7 Kwang Min (160 AB) abordó al pesquero coreano Nº1 Chil Yang (139 AB) en el puerto de Busan (República de Corea). Se derramó en el mar un total de 37 toneladas de fuel oil pesado de un tanque de carga averiado. El resto de los hidrocarburos 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.
- 2.2 El Fondo de 1992 encomendó a un equipo de inspectores coreanos la supervisión de las tareas de limpieza y la investigación de las posibles repercusiones de la contaminación en la pesca y maricultura.
- 2.3 Se hace referencia respecto a las tareas de limpieza y las repercusiones del derrame en el Informe Anual de 2006 del Fondo de 1992 (páginas 118 a 120).

Aplicabilidad del Convenio del Fondo de 1992

- 2.4 El Ministerio de Asuntos Marítimos y Pesquerías de Corea informó al Fondo de 1992 en el mes de diciembre que el Nº7 Kwang Min no estaba asegurado contra responsabilidad por contaminación y que el propietario registrado contaba con insuficientes activos financieros para cubrir las reclamaciones de indemnización de daños debidos a la contaminación que se derivaran del siniestro.
- 2.5 En su sesión de febrero/marzo de 2006, el Comité Ejecutivo respaldó la postura adoptada por el Director respecto a su autoridad para liquidar las reclamaciones, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 7.4 del Reglamento interior, y le autorizó asimismo a liquidar definitivamente todas las demás reclamaciones resultantes del siniestro (Informe Anual de 2006, página 119).

Reclamaciones de indemnización

- 2.6 Se han liquidado doce reclamaciones por un total de Won 2 700 millones^{<3>} (£1,4 millones) respecto de los costes de limpieza y de las medidas preventivas en un total de Won 1 900 millones (£1,1 millones). Se rechazó una reclamación.
- 2.7 Los propietarios de seis restaurantes de pescado y mariscos vivos situados en la zona contaminada presentaron reclamaciones por la supuesta muerte de peces como consecuencia de la entrada de hidrocarburos en sus acuarios por las tomas de agua del mar sumergidas, por las pérdidas de ingresos que se derivaron de la cancelación de reservas, y por otros daños sin especificar. Las reclamaciones, que ascendían a un total de Won 163 millones (£86 000), se liquidaron en Won 3,1 millones (£1 860).

<3>

La conversión del Won se ha efectuado sobre la base del tipo de cambio al 30 de agosto de 2007 (1 Won = £0,0005).

- 2.8 Las reclamaciones de 81 buceadoras por un total de Won 154 millones (£81 000), por pérdida de ingresos debido a la interrupción de sus actividades de recogida y venta de marisco, se han liquidado en Won 36 millones (£20 000).
- 2.9 Otras reclamaciones de pesca, por un total de Won 93 millones (£49 000), presentadas por diez propietarios de pesqueros, se han liquidado en Won 51 millones (£28 000).
- 2.10 Las reclamaciones de nueve maricultores de algas (*Undaria pinnatifida*) de un total de Won 371 millones (£196 000), por daños materiales y perturbación de la producción, se han determinado en Won 42 millones (£22 000). Se rechazó una reclamación. Seis de los demandantes han aceptado la liquidación de sus reclamaciones en un total de Won 33 millones (£12 000). Dos maricultores de algas, que en un principio habían estado de acuerdo con la suma determinada, posteriormente se negaron a aceptar la liquidación propuesta e incoaron procesos judiciales contra los propietarios de los dos buques que intervinieron en el siniestro.
- 2.11 No se esperan más reclamaciones derivadas de este siniestro.

Acciones judiciales

- 2.12 Los resultados de la investigación sobre la causa del siniestro, por parte del Tribunal de Seguridad Marítima de Busan, concluyeron que la proporción de responsabilidad entre el propietario del N°7 *Kwang Min* y el propietario del pesquero N°1 *Chil Yang* era 40:60.
- 2.13 El propietario del N°7 *Kwang Min* interpuso un recurso ante el Tribunal Central de Seguridad Marítima de Corea contra la decisión del Tribunal de Seguridad Marítima de Busan acerca de la proporción de responsabilidad del siniestro. El Tribunal Central de Seguridad Marítima de Corea decidió que el reparto de las responsabilidades entre el propietario del N°7 *Kwang Min* y el propietario del pesquero N°1 *Chil Yang* era 35:65.
- 2.14 Como se indicó en el párrafo 2.10 *supra*, dos maricultores de algas han incoado procesos judiciales en el Tribunal del distrito de Busan contra los propietarios de los dos buques que intervinieron en el siniestro.
- 2.15 El Director ha encargado a los abogados del Fondo de 1992 en la República de Corea que tomen medidas para que el Fondo intervenga en estos procesos judiciales a fin de estudiar la posibilidad de recobrar las sumas pagadas en concepto de indemnización por este siniestro. Tras la investigación llevada a cabo por los abogados, el Fondo ha entablado un recurso contra el propietario del pesquero N°1 *Chil Yang* y el propietario del N°7 *Kwang Min*.

Procedimiento de limitación iniciado por el propietario del N°1 Chil Yang

- 2.16 En enero de 2007, el propietario del N°1 *Chil Yang* presentó su solicitud al Tribunal del distrito de Busan para iniciar el procedimiento de limitación para limitar su responsabilidad a la cuantía de limitación aplicable al Código de Comercio coreano, es decir, 83 000 DEG, equivalente a Won 125 638 796 (£66 300).
- 2.17 El Director ha encargado a los abogados del Fondo que tomen las medidas necesarias para que el Fondo intervenga como demandante en el proceso de limitación a fin de recobrar, en la medida de lo posible, las sumas pagadas en concepto de indemnización por este siniestro. En abril de 2007, las reclamaciones del Fondo de 1992 se registraron en el Tribunal del distrito de Busan (Tribunal de limitación).
- 2.18 En agosto de 2007, el Tribunal dictó su resolución respecto del procedimiento de limitación. En el cuadro siguiente se resume la evaluación del Tribunal de limitación de las reclamaciones contra el propietario del N°1 *Chil Yang*:

| Demandante | Cuantía demandada | Evaluación del Tribunal |
|-------------------------------|--------------------------|--------------------------------|
| Maricultor de algas | Won 68 868 500 | Won 4 591 959 |
| Maricultor de algas | Won 73 521 110 | Won 5 305 481 |
| Propietario del N°7 Kwang Min | Won 36 333 449 | Won 26 183 887 |
| Fondo de 1992 | Won 1 327 101 137 | Won 1 327 101 137 |

- 2.19 Si ninguna de las partes interpone un recurso y la evaluación del tribunal es definitiva, el fondo de limitación de Won 125 638 796 (£66 300) se distribuiría entre los demandantes en proporción a las evaluaciones efectuadas por el tribunal. En dicho caso, el Fondo de 1992 tendría derecho a 97,35% del fondo de limitación del N°1 Chil Yang, que equivale a Won 122 millones (£64 000).

Recurso contra el propietario del N°7 Kwang Min

- 2.20 El propietario del N°7 Kwang Min cuenta con dos activos financieros, a saber, un apartamento y el buque tanque N°7 Kwang Min, los cuales están hipotecados por sumas muy elevadas. Dado que los bancos hipotecarios tienen prioridad sobre cualquier otro acreedor, es improbable que el Fondo de 1992 pueda recobrar sumas respecto de dichas propiedades.
- 2.21 El propietario del N°7 Kwang Min, tras el abordaje, también ha presentado una reclamación contra el propietario del buque N°1 Chil Yang que ha sido evaluada por el Tribunal de limitación en Won 26 183 887 (£13 800). Dado que el fondo de limitación se distribuiría en proporción a las evaluaciones del tribunal, el propietario del N°7 Kwang Min tendría derecho al 1,97% del fondo de limitación. A reserva de una posible apelación presentada por otras partes, la cuantía otorgada al propietario del N°7 Kwang Min sería de Won 2 400 000 (£1 200).
- 2.22 A juicio del Director, los gastos judiciales de un posible recurso contra el propietario del N°7 Kwang Min superarían con creces toda suma que el Fondo de 1992 pudiera recobrar. Por lo tanto, el Director recomienda al Comité Ejecutivo que no le encargue incoar acción de recurso contra el propietario del N°7 Kwang Min.

3 Medidas que ha de adoptar el Comité Ejecutivo

Se invita al Comité Ejecutivo a:

- Tomar nota de la información que se recoge en el presente documento;
- dar al Director las instrucciones respecto del recurso contra el propietario del N°7 Kwang Min que estime oportunas (párrafos 2.21 a 2.23); y
- dar al Director otras instrucciones que estime oportunas respecto de este siniestro.